

JUNI 2019
ARBEJDSTILSYNET

Trafikuheld blandt taxi- chauffører - betydningen af træthed og arbejdstid

RAPPORT

COWI

JUNI 2019
ARBEJDSSTILSYNET

Trafikuheld blandt taxi- chauffører - betydningen af træthed og arbejdstid

RAPPORT

INDHOLD

1	Resume	7
2	Baggrund, formål og metode	9
2.1	Baggrund og formål	9
2.2	Metode	9
3	Konklusion og sammenfatning	13
3.1	Konklusion	13
3.2	Sammenfatning	14
4	Taxi-chaufførernes ansættelses- og arbejdsforhold	18
4.1	Karakteristika	18
4.2	Ansættelsesforhold	20
4.3	Arbejdstid	21
4.4	Opsummering	29
5	Træthed	30
5.1	Hvilet nok i løbet af arbejdsdagen?	31
5.2	Træthed efter en typisk vagt	36
5.3	Hvad siger taxi-chaufførerne om træthed?	42
5.4	Opsummering	43
6	Trafikuheld	45
6.1	Trafikuheld inden for de sidste 5 år	46
6.2	Træthed og trafikuheld	47
6.3	Hvad siger taxi-chaufførerne om trafikuheld?	57
6.4	Opsummering	59

BILAG

Bilag A	Metode	61
A.1	Den kvantitativ analyse	61
A.2	Den kvalitative analyse	62
Bilag B	Bilagstabeller	65

1 Resume

Formålet med denne undersøgelse er at afklare betydningen af arbejdstid og arbejdsrelateret træthed for trafikuheld blandt taxi-chauffører.

Undersøgelsen er foretaget af COWI A/S efter opdrag fra Arbejdstilsynet. Den er gennemført som en kombination af en web- og telefonbaseret surveyundersøgelse og kvalitative interview. Undersøgelsen er baseret på svar fra 1.191 taxi-chauffører og 14 kvalitative interview. Dataindsamlingen til surveyundersøgelsen er foretaget af DST-Survey, mens de kvalitative interview er foretaget af COWI.

Undersøgelsen viser, at en fjerdedel af taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år. 2 % har været involveret i trafikuheld, hvor der både har været personskade og skade på køretøjer, 18 % hvor der kun er sket skade på køretøjer, 3 % hvor der ikke er sket skade.

Undersøgelsen tyder på, at antallet af trafikuheld kunne nedbringes, hvis taxi-chaufførernes arbejdstid og arbejdsrelaterede træthed blev reduceret.

I undersøgelsen finder vi således, at jo hyppigere taxi-chaufførerne er trætte, når de kører, jo større er risikoen for trafikuheld.

Samtidig finder vi en sammenhæng mellem taxi-chaufførernes træthed og deres arbejdstid. Jo længere arbejdstid, jo større er sandsynligheden for, at taxi-chaufførerne er trætte, når de kører. Den arbejdsrelaterede træthed er således større blandt taxi-chauffører, der:

- > mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk
- > ofte arbejder 7 dage eller flere i træk
- > kun holder pause, når de venter på næste tur
- > har nattevagter.

Vi kan dermed konkludere, at arbejdstiden har betydning for taxi-chaufførernes arbejdsrelaterede træthed, og at den arbejdsrelaterede træthed har betydning for risikoen for trafikuheld.

Taxi-chaufførerne har en lang arbejdstid. I gennemsnit arbejder de som taxi-chauffører 45 timer om ugen. Godt en femtedel arbejder mindst en gang om ugen mere end 13 timer i træk. Samtidig har de taxi-chauffører, der ofte har meget lange arbejdsdage, langt hyppigere arbejdsuger uden et ugentligt fridøgn.

Resultaterne understøttes af de gennemførte interview, hvor chaufførerne peger på, at træthed i forbindelse med kørslen primært skyldes de lange arbejdstider, som de ser som nødvendige for at opnå tilstrækkelig indtjening.

2 Baggrund, formål og metode

2.1 Baggrund og formål

Der er kun sparsom viden om arbejdsrelateret træthed blandt danske taxachauffører.

Formål

Formålet med denne undersøgelse er derfor at afklare betydningen af arbejdstid og arbejdsrelateret træthed for trafikuheld blandt taxachauffører.

Baggrund

Baggrunden for analysen er et politisk ønske om at få større viden om danske taxachaufførers arbejdstid, sammenhæng til træthedsproblemer og sammenhæng til trafikikkerhed.

Problemstillingen er bl.a. belyst i en artikel i Fagbladet 3F, *"Trafiksikkerhed ramt: Danske chauffører sidder rekordlænge bag rattet"*. Af artiklen fremgår det, at en nordisk spørgeskemaundersøgelse lavet af Det Nordiske Transportarbejderforbund viser, at danske taxi-chaufførers arbejdstid gennemsnitligt er den højeste i Norden.

2.2 Metode

Undersøgelsens design

Undersøgelsen er gennemført som en kombination af en web- og telefonbaseret survey-undersøgelse og kvalitative interview. Spørgeskemaet og interviewguides er udarbejdet af COWI A/S, der desuden har foretaget analyserne og udarbejdet rapporten fra undersøgelsen.

Den følgende figur viser hvilke overordnede faktorer, undersøgelsen fokuserer på. Det drejer sig først og fremmest om taxi-chaufførernes **arbejdstid** og **træthed** og betydningen heraf for, om taxi-chaufførerne bliver involveret i **trafikuheld**.

De forhold, der især indgår i belysningen af taxi-chaufførernes *arbejdstid*, er: Arbejdstidspunkt (hvornår på døgnet), hvornår man holder pause, hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk, hvor ofte man arbejder 7 dage eller flere i træk, og antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør.

I undersøgelsen belyser vi, om arbejdstiden har betydning for taxi-chaufførernes *træthed*. De forhold, der indgår i belysningen af taxi-chaufførernes træthed, er:

Hvorvidt chaufføren synes, at han/hun får hvilet nok i løbet af en dag som taxi-chauffør, til at være udhvilet, når han/hun kører, hvor ofte inden for de sidste 5 år chaufføren har været træt, når han/hun kører taxi, og hvor træt chaufføren er efter en typisk vagt som taxi-chauffør.

Når vi skal undersøge om chaufførernes arbejdstid og træthed har betydning for, om de bliver involveret i trafikuheld, er vi nødt til at tage højde for forskellige typer af **eksponering** for trafikuheld¹, og for at taxi-chauffører har forskellige risici, baseret på forskellige baggrundsforhold.

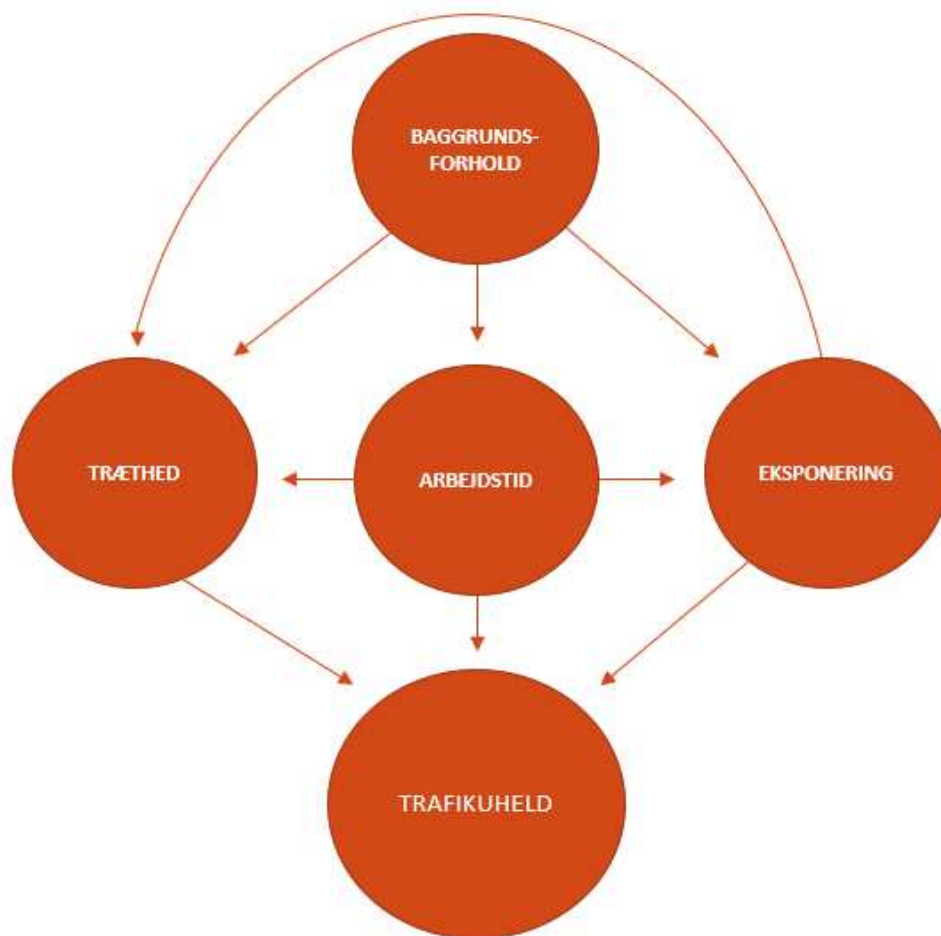
En type af eksponering hænger sammen med, hvor meget man kører, hvor man kører, og hvornår man kører. De forhold, hvormed vi især søger at tage højde for *eksponeringen*, er:

Antal kørte kilometer, hvor man kører mest (storbyer, provinsbyer eller land), hvilke dage på ugen man kører, og antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør².

Disse forhold må også antages at have betydning for taxi-chaufførernes træthed.

¹ Eksponering for trafikuheld drejer sig bl.a. om det forhold, at jo mere man kører på vejene, jo større er risikoen for, at man bliver involveret i trafikuheld.

² Variablen 'antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder' kan både opfattes som udtryk for eksponering og som udtryk for en arbejdstidsvariabel, der kan generere træthed. Fortolkningen vil afhænge af, hvilke andre variabler, der i sidste ende indgår i den valgte model.



En anden type af eksponering hænger sammen med, hvordan man kører, og hvilken risikoadfærd man har, hvilket igen kan hænge sammen med forskellige baggrundsforhold.

I analyserne er det således også væsentligt, at vi tager højde for taxi-chaufførernes **baggrundsforhold**, som f.eks.:

Køn og alder, bopæl, oprindelsesland og anciennitet som taxi-chauffør. Andre baggrundsforhold vedrører chaufførernes ansættelsesforhold: Det drejer sig om forhold som, hvorvidt man er selvstændig vognmand eller lønmodtager, aflønningsformen og om taxi-jobbet er ens hoved- eller bibeskæftigelse.

Baggrundsforholdene antages både at have betydning for eksponeringen og for chaufførernes arbejdstid og træthed

Følgegruppe

Arbejdstilsynet har nedsat en følgegruppe, der har fulgt undersøgelsen og leveret gode kommentarer og bidrag til undersøgelsens design, spørgeskema, interviewguides og rapportudkast. Følgegruppen har bestået af repræsentanter for Beskæftigelsesministeriet og Arbejdstilsynet. Til spørgeskemaet er indhentet kommentarer fra Beskæftigelsesministeriet og Arbejdstilsynet. Endvidere har Dansk Industri og 3F som repræsentanter for Branchefællesskabet for Arbejds-

miljø inden for transportområdet haft mulighed for at kommentere på spørgeskemaet.

Dataindsamlingen til survey-undersøgelsen er foretaget af DST Survey blandt en simpel tilfældig stikprøve i populationen af selvstændige og lønmodtagere i virksomheder med arbejdssted registreret i branche 49.32.00 Taxikørsel.

Population og svarprocent

Der er opnået komplette besvarelser fra 1.522 personer svarende til en svarprocent på 38,1 %, hvoraf 1.191 personer oplyser, at de er taxi-chauffører.

Undersøgelsens datagrundlag består af besvarede spørgeskemaer fra disse 1.191 personer, og omfatter således både selvstændige taxi-chauffører samt taxi-chauffører, der er ansat som lønmodtagere.

Medmindre andet fremgår af teksten, præsenteres først og fremmest resultater, der er statistisk signifikante, dvs. resultater hvor det med 95 %'s sikkerhed kan udelukkes, at resultatet skyldes statistiske tilfældigheder.

Den kvalitative undersøgelse

Som en del af undersøgelsen er der desuden gennemført 14 interview med taxa-chauffører og vognmænd, heraf 2 interview i forbindelse med udvikling af spørgeskemaerne og 12 interview med udvalgte respondenter af spørgeskemaet.

Interviewpersonerne deltog frivilligt og blev rekrutteret på baggrund af data fra DST Survey om informanter, som havde tilkendegivet, at de gerne måtte kontaktes af COWI.

Interview blev foretaget over telefonen som semistrukturerede interview med udgangspunkt i interviewguiden og afrapporteret med noter fra hvert interview.

Analyserne af de kvalitative data er gennemført i databehandlingsprogrammet Nvivo. Analyserne er udarbejdet på baggrund af først en tematisk tekstanalyse, som foregår ved at interviewnoter samles og gennemlæses på tværs med henblik på at identificere umiddelbare overordnede kategorier. Derefter er data kodet og relevante citater udtrukket med henblik på at kunne beskrive sammenhænge og mønstre mellem de kvalitative data og data fra spørgeskemaet.

Afgrænsning

I forbindelse med denne undersøgelse af taxi-chaufførernes arbejdsrelaterede træthed er der spurgt ind til taxi-chaufførernes arbejdstid inden for rammerne af arbejdsmiljølovgivningens regler om hvileperiode og fridøgn. Undersøgelsen har ikke haft til formål at afdække, om der sker overtrædelse af reglerne om hvileperiode og fridøgn og forholder sig ikke til, om muligheden for at indgå aftaler mellem en arbejdsgiverpart og en lønmodtagerorganisation om fravigelse fra reglerne er udnyttet.

3 Konklusion og sammenfatning

3.1 Konklusion

Konklusion

En fjerdedel af taxi-chaufførerne i undersøgelsen har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år. Det lyder umiddelbart som et stort antal: Hvis en fjerdedel af de mere end 4 mio. danskere, der har kørekort, var involveret i trafikuheld, ville mere end 1 mio. danskere være involveret i trafikuheld over en femårig periode.

Sammenligningen mellem taxi-chauffører og den generelle befolkning, er imidlertid ikke helt retfærdig, fordi taxi-chaufførerne opholder sig meget mere i trafikken, og derfor har en væsentlig højere risiko for trafikuheld end den generelle befolkning.

Undersøgelsen tyder imidlertid på, at antallet af trafikuheld kunne nedbringes, hvis taxi-chaufførernes arbejdstid og arbejdsrelaterede træthed blev reduceret.

Taxi-chaufførernes ugentlige arbejdstid er noget længere end lønmodtagernes i almindelighed. I gennemsnit arbejder de som taxi-chauffører 45 timer om ugen³, og godt en femtedel arbejder mindst en gang om ugen mere end 13 timer i træk. Hertil kommer, at de taxi-chauffører, der ofte har meget lange arbejdsdage, langt hyppigere har arbejdsuger uden et ugentligt fridøgn.

Jo længere arbejdstid taxi-chaufførerne har, jo større er sandsynligheden for, at de er trætte, når de kører. Den arbejdsrelaterede træthed er større blandt taxi-chauffører, der:

- > mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk
- > ofte arbejder 7 dage eller flere i træk

³ Mens lønmodtagerne i gennemsnit arbejdede 37,5 timer i 2018 ifølge Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø – Fakta om arbejdsmiljø og helbred, p. 27.

- > kun holder pause, når de venter på næste tur
- > har nattevagter.

Disse resultater understøttes af undersøgelsens kvalitative del, hvor chaufførerne peger på, at træthed i forbindelse med kørslen primært skyldes de lange arbejdstider, som de ser som nødvendige for at opnå tilstrækkelig indtjening.

Der er således sammenhæng mellem taxi-chaufførernes arbejdstid og arbejdsrelaterede træthed.

Samtidig finder vi, at jo hyppigere taxi-chaufførerne er trætte, når de kører, jo større er risikoen for trafikuheld.

Resultaterne bygger på analyser, hvor vi har taget højde for en lang række faktorer, der afspejler taxi-chaufførernes baggrund, arbejdstid og eksponering i trafikken.

På baggrund af undersøgelsen kan vi således konkludere, at arbejdstiden har betydning for taxi-chaufførernes arbejdsrelaterede træthed, og at arbejdsrelateret træthed øger risikoen for trafikuheld.

3.2 Sammenfatning

3.2.1 Taxi-chaufførernes ansættelses- og arbejdsforhold

Ansættelses- og arbejdsforhold

I kapitel 4 har vi belyst, hvem taxi-chaufførerne er, og beskrevet deres ansættelses- og arbejdsforhold.

De fleste taxi-chauffører er mænd, over 50 år, og jobbet er deres hovedbeskæftigelse. Mange har lang anciennitet.

Omkring en tredjedel af taxi-chaufførerne i undersøgelsen er selv vognmænd, resten er lønmodtagere, og heraf er langt de fleste provisionslønnede.

Lang arbejdstid

Taxi-chaufførerne har en lang ugentlig arbejdstid. Den gennemsnitlige arbejdstid er 45 timer om ugen. 33 % arbejder mere end 50 timer om ugen.

Arbejdstiden er højere blandt de, der er provisionslønnede eller har en kombination af provision – og fast aflønning, end blandt taxi-chauffører med fast aflønning.

Nattevagter

Knap en tredjedel kører om natten – enten fast (6 %) eller med skiftende arbejdstider med nattevagter (25 %).

Pauser

Mere end halvdelen af taxi-chaufførerne holder kun pauser, når de venter på den næste tur med en kunde.

Lange arbejdsdage Godt en femtedel af taxi-chaufførerne arbejder mindst en gang om ugen mere end 13 timer i træk. Det er især de yngre taxi-chauffører og de provisionsaflynnede lønmodtagere, der arbejder mere end 13 timer i træk mindst en gang om ugen.

Når taxi-chaufførerne arbejder mere end 13 timer i træk, kører en fjerdedel af dem typisk mindst 9-10 timer. Resten af tiden venter de på kunder, holder pause mv.

Lange arbejdsdage og mange arbejdsdage i træk De taxi-chauffører, der ofte har meget lange arbejdsdage, har samtidig langt hyppigere arbejdsuger uden et ugentligt fridøgn. 17 % af de taxi-chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, arbejder altid eller næsten altid mere end 7 dage i træk. Den tilsvarende andel er 4 % blandt de øvrige taxi-chauffører.

3.2.2 Træthed

Træthed I kapitel 5 har vi fokuseret på taxi-chaufførernes arbejdsrelaterede træthed og analyseret, hvem der især bliver trætte, sammenhængen mellem træthed og arbejdstid, og hvor ofte chaufførerne har været trætte, når de kører taxi, inden for de sidste 5 år.

En fjerdedel af taxi-chaufførerne får ikke altid hvilet nok i løbet af arbejdsdagen, til at de er udhvilede, når de kører. Det gælder i særlig grad for de chauffører, der har lange arbejdsdage eller arbejder mange dage i træk, samt for de chauffører, der arbejder fast om natten.

Altid eller ofte træt Samtidig har 16 % af taxi-chaufførerne altid eller ofte været trætte, når de har kørt taxi. 27 % har sommetider været det.

Det, der har størst betydning for, om chaufførerne altid eller ofte har været trætte, når de har kørt taxi⁴, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge:

- > **Hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør.** Chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, har større sandsynlighed for have været trætte, end de der aldrig arbejder mere end 13 timer om ugen.
- > **Om man nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør.** Taxi-chauffører, der altid, næsten altid eller kun nogle gange arbejder 7 dage eller flere i træk, har større sandsynlighed for at have været trætte, når de kørte, end de der kun sjældent eller aldrig arbejder 7 dage eller flere i træk.
- > **Om taxi-chaufføren er selvstændig eller lønmodtager og hvis lønmodtager, hvilken lønform der er tale om.** Chauffører, der er vognmænd, har *mindre* sandsynlighed for have været trætte, end fastlønnede chauffører.

⁴ Inden for de sidste 5 år

- > **Hvornår der holdes pause.** Chauffører, der kun holder pause, når de venter på næste tur, har større sandsynlighed for at have været trætte, end chauffører, der både holder pause på faste tidspunkter, og når de venter på næste tur.
- > **Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffører.** Chauffører, der især kører i storbyer, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte, end chauffører, der især kører i landområder.

Arbejdstiden har stor betydning for trætheden

Når vi tager højde for chaufførernes baggrundsforhold og herunder ansættelsesforhold og lønform, deres arbejdstid og eksponering er de to forhold, der har størst betydning for trætheden dermed forbundet med arbejdstiden: hvor ofte chaufførerne har meget lange arbejdsdage på mindst 13 timer, og hvor ofte de arbejder 7 dage eller flere i træk.

3.2.3 Trafikuheld

Trafikuheld

I kapitel 6 har vi sat fokus på de trafikuheld, som taxi-chaufførerne har oplyst, at de har været involveret i.

Involvering i trafikuheld

En fjerdedel af taxi-chaufførerne (23 %) oplyser, at de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år. 18 % i trafikuheld, hvor der kun er sket skade på køretøjer, 2 % hvor der både har været personskade og skade på køretøjer og 3 %, hvor der ikke er sket skade. De 2 % svarer til ca. 24 taxi-chauffører, der har været involveret i trafikulykker med personskade. Til sammenligning registrerede politiet i perioden 2013-2017 30 personskader i uheld, hvori en taxi var involveret.⁵ Det tyder på en rimelig overensstemmelse mellem stikprøven og politiets registreringer.

De taxi-chauffører, der især kører i storbyerne, har lidt hyppigere været involveret i trafikuheld, end de chauffører, der især kører i landområderne. Dette resultat stemmer udmærket overens med det indtryk, man får fra politiets registreringer af trafikulykker generelt, hvor der også er tegn på flere trafikulykker i byerne end i landområder.⁶

Samtidig har de taxi-chauffører, der er provisionslønnede, hyppigere været involveret i trafikuheld, end de taxi-chauffører der er fastlønnede.

Flere farlige situationer?

39 % af taxi-chaufførerne mener, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte. Det er især de taxi-chauffører, der selv bliver meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt, der giver udtryk for, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte.

Træthed som medvirkende årsag?

Vi har spurgt de taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, om træthed var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Ca. en femtedel svarer, at det var det i større eller mindre grad.

⁵ Jf. Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel UHELD8.

⁶ Jf. Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel UHELD3.

Det gælder især de taxi-chauffører, der:

- > kører om natten
- > der kun holder pauser, når de venter på den næste tur
- > som en eller flere dage om ugen arbejder mere end 13 timer i træk
- > som altid eller næsten altid arbejder 7 dage eller flere i træk
- > som er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt
- > eller for de chauffører, der altid eller ofte inden for de sidste 5 år har været trætte, når de kører taxi.

Analyse af antallet af trafikuheld

Vi har foretaget en analyse af *antallet af trafikuheld*, som taxi-chaufførerne har været involveret i inden for de sidste 5 år, hvor vi samtidig tager højde for betydningen af taxi-chaufførernes *baggrundsforhold*, *arbejdstidsforhold*, *eksponering for trafikuheld og træthed*.

Det, der har størst betydning for antallet af trafikuheld, som taxi-chaufførerne har været involveret i, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge:

- > **Hvor ofte inden for de sidste 5 år chaufføren har oplevet at være træt, når han/hun kører taxi.** Taxi-chauffører, der altid, ofte eller sommetider har oplevet at være trætte, når de kører, har været involveret i flere trafikuheld end taxi-chauffører, der aldrig har oplevet at være trætte.
- > **Taxi-chaufførernes alder og køn.** Mænd i alderen 50+ år har været involveret i flere trafikuheld end mænd under 50 år og kvinder under 45 år.
- > **Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør.** Jo flere timer taxi-chaufførerne i gennemsnit arbejder om ugen, jo flere trafikuheld har de været involveret i.
- > **Hvor chaufførerne kører mest.** Chauffører der især kører i storbyer, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der især kører i landområder.
- > **Taxi-chaufførernes anciennitet.** Chauffører der har 3-5 års anciennitet, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der har mindst 11 års anciennitet.

Træthed har størst betydning

Når vi tager højde for chaufførernes baggrundsforhold inklusive deres ansættelsesforhold og lønform, deres arbejdstid og eksponering for trafikuheld, er det forhold, der har størst betydning for, om de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år altså forbundet med træthed, dvs. hvor ofte chaufførerne har været trætte, når de har kørt taxi.

4 Taxi-chaufførernes ansættelses- og arbejdsforhold

Ansættelses- og arbejdsforhold

I dette kapitel, sætter vi fokus på, hvem taxi-chaufførerne er, og beskriver deres ansættelses- og arbejdsforhold. I kapitlet belyses spørgsmål som: Hvem er taxachaufførerne med hensyn til køn, alder og etnisk baggrund? Hvor længe har de kørt taxi, og arbejder de for en vognmand, eller er de selv vognmænd? Og ikke mindst hvor meget arbejder de og på hvilke tidspunkter af døgnet?

4.1 Karakteristika

Karakteristika

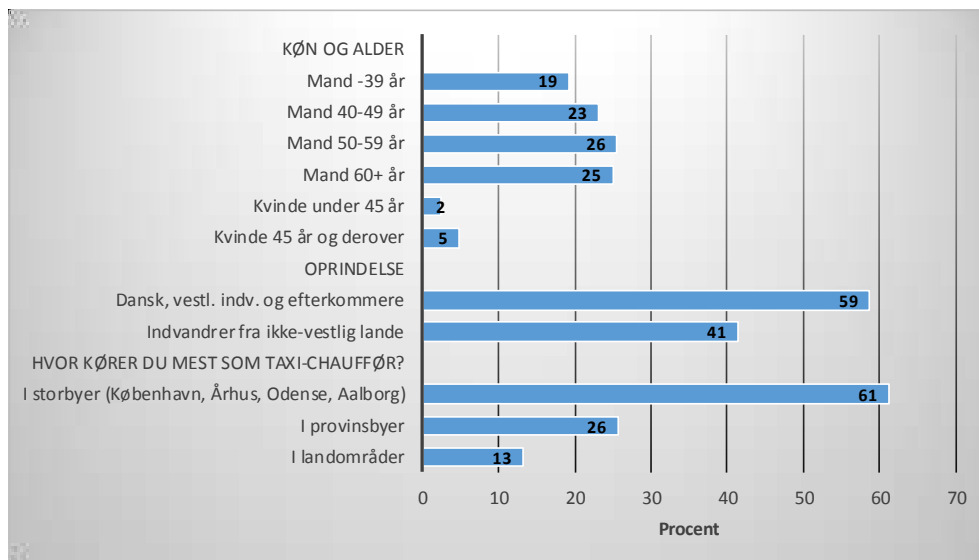
Figur 4-1 giver et billede af undersøgelsens taxi-chauffører fordelt efter køn og alder, oprindelse, bopæl og hvilke typer af trafik, de kører mest.

Som det ses, er langt de fleste taxi-chauffører mænd (93 %), godt halvdelen af de mandlige taxi-chauffører er 50 år og derover, og flertallet (59 %) er enten af dansk oprindelse, vestlige indvandrere eller efterkommere^{7,8}.

⁷ En person har dansk oprindelse, hvis han eller hun har mindst én forælder, som både er dansk statsborger og født i Danmark. Forskellen mellem indvandrere og efterkommere er, at indvandrere er født i udlandet, mens efterkommere er født i Danmark. Kilde: Danmarks Statistik.

⁸ Oprindelsesvariablen medtages i analyserne som en grov indikator for eventuelle forskelle i trafikulturen.

Figur 4-1 Taxi-chaufførerne fordelt efter køn og alder, oprindelse, bopæl og hvor de især kører taxa. Procent.

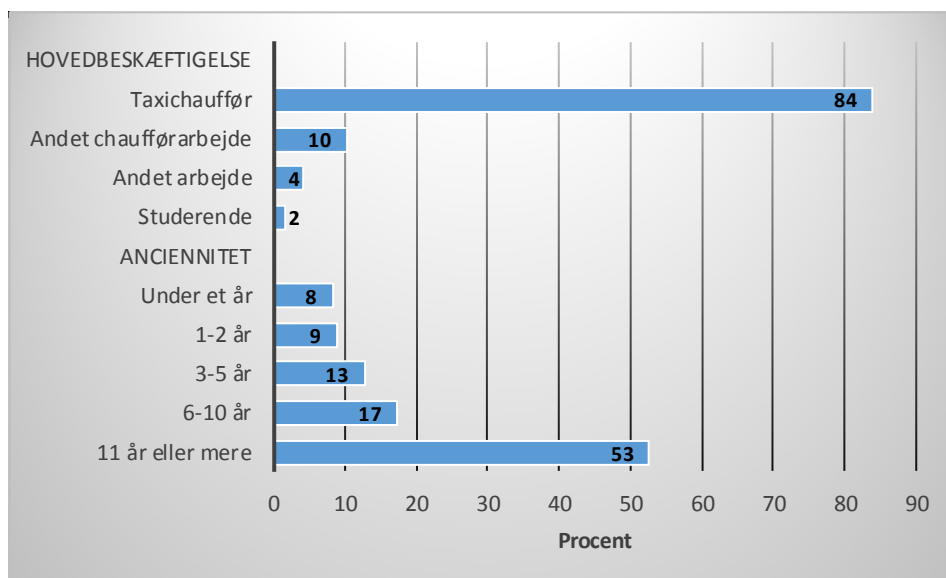


Flertallet af taxi-chaufførerne kører mest i storbyerne, dvs. København, Århus, Odense og Aalborg (61 %). 26 % kører mest i provinsbyerne, og kun 13 % kører mest i landområder. Vi ved fra opgørelser over trafikulykker, at der sker flest trafikulykker i byzone.⁹

Hovedbeskæftigelse

For 84 % af taxi-chaufførerne er taxi-jobbet deres hovedbeskæftigelse. For resten kan taxi-jobbet opfattes som et bijob. 10 % er beskæftiget med andet chauffør-arbejde, 4 % er beskæftiget med andet arbejde og 2 % er studerende (Figur 4-2).

Figur 4-2 Taxi-chaufførerne fordelt efter deres hovedbeskæftigelse og anciennitet som taxi-chauffører. Procent.



⁹ Se f.eks. Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel UHELD3.

Anciennitet

Godt halvdelen af chaufførerne har kørt taxi i mange år. 53 % oplyser, at de har kørt taxi i 11 år eller mere. 17 % har kørt taxi i mindre end 3 år, 8 % har kørt taxi i mindre end et år.

De informanter i de kvalitative interview, som har kørt taxa i mange år, fortæller, at de primært har dagvagter på hverdage, som gør, at de kan have fritidsinteresser og familieliv. Flere af disse er selv blevet vognmænd eller har et godt og langvarigt forhold til deres vognmand, og de har derfor en relativt stor frihed og fleksibilitet til at arbejde, som det passer dem.

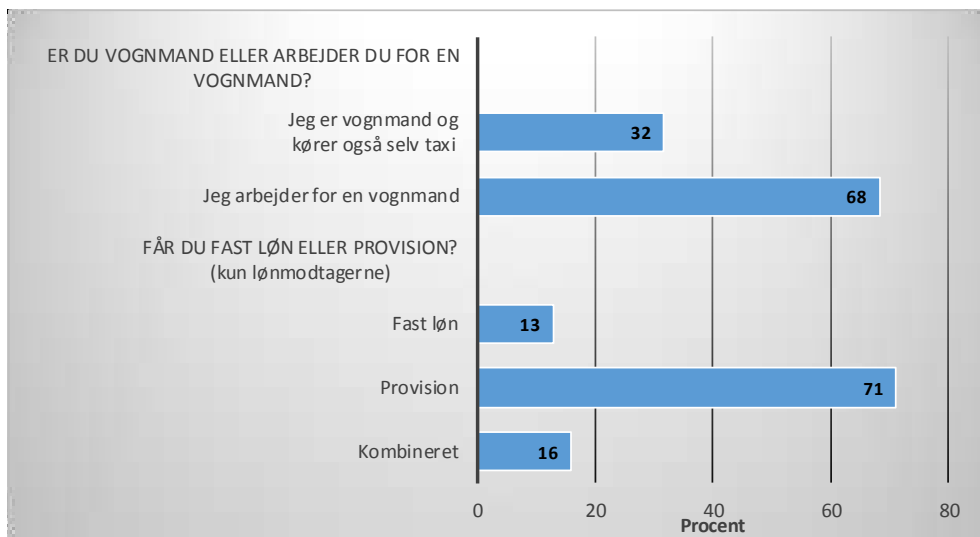
De yngre og/eller mindre erfarne taxi-chauffører har i højere grad natte- og/eller weekendvagter og oplever, at det er svært at have fritidsinteresser og familieliv.

4.2 Ansættelsesforhold

Ansættelsesforhold

To tredjedele af taxi-chaufførerne i undersøgelsen arbejder for en vognmand, dvs. de er lønmodtagere (68 %). Resten af chaufførerne er selv vognmænd og er således selvstændige (Figur 4-3).

Figur 4-3 Taxi-chaufførerne fordelt efter om de arbejder som selvstændige eller lønmodtagere og for lønmodtagerne: typen af aflønning. Procent



71 % af de taxi-chauffører, der er lønmodtagere, er provisions-aflønnede, og yderligere 16 % har en kombination af provisions-aflønning og løn. Det vil sige, at en meget stor andel af taxi-chaufførerne har en interesse i at arbejde længe. Spørgsmålet er derfor, om chaufførernes aflønningsform har betydning for, om de kører, når de er trætte, og om den ligefrem har betydning for, om taxi-chaufførerne bliver indblandet i trafikuheld.

I de kvalitative interview nævner flere af chaufførerne, at de er provisionslønnede og ansat på overenskomst, hvor der er et minimum, de skal indtjene om måneden for at få en basisløn, og alt hvad de tjener derefter, er der en bonusordning på.

"Jeg er på provision – på 3F overenskomst med løn, pension, feriepenge – skal minimum køre 37 timer og omsætning på 48.000 for at have en brutto-løn på 23.000 pr. måned. Vi har bilerne til rådighed 12 timer pr vagt, så det er op til den enkelte chauffør om man vil køre mere end 37, men max 48 timer om ugen i gennemsnit over 3 mdr. ifølge arbejdsmiljøloven" (Informant)

Flere taxi-chauffører peger i de kvalitative interview på, at den nye taxi-lov har betydning. Flere giver udtryk for, at presset er blevet større, fordi det er blevet nemmere at få taxakørekort og vognmands bevilling, og derfor er der flere taxier på gaden. Det, vurderer de, har gjort konkurrencen større og givet mere rift om kunderne.

"Der er kommet nye chauffører i vores branche, som slet ikke har erfaring med at køre taxa – de har ingen erfaring med vores taxakørsel. De har været kioskejere, pizzeria, mm. De har fået en masse bevillinger og køber mange biler, men har ikke chauffører nok til at bemane bilerne. I gamle dage havde vi et bestemt antal bevillinger på gaden og hvis man stoppede, så gik bevilling videre på baggrund af anciennitet. I dag er der ikke krav til erfaring eller anciennitet. De kan søge op til 20 bevillinger og det kan de ikke administrere. I gamle dage var Danmark delt i forskellige kredse – der var en ventetid på 15-20 år før man kunne få sin egen bevilling, men det er blevet afskaffet, fordi der gives for mange bevillinger og det gør, at der ikke er nok at lave. Hvis kørselskontorerne skal overleve, så er de nødt til at give rabat til kunder (lidt større kunder). [...] Dengang var jeg 100 % sikker på, jeg fik mine penge i hus hver dag, det er jeg ikke længere. I dag kan det tage 1½ time, før jeg kommer i gang om morgenen. I dag er du nødt til at arbejde ekstra. Dengang arbejdede jeg meget mindre end jeg gør i dag. I dag ca. 50 timer om ugen." (Informant)

De informanter, som er lønmodtagere, fortæller, at vognmændene har store udgifter forbundet med bilerne, bestillingscentraler mm., og derfor er der et indtjeningskrav, og med overenskomsterne er de nødt til at betale basislønnen. Det kan betyde, at de må fyre chaufførerne, hvis forretningen ikke løber rundt. Nogle af især de yngre og mindre erfarne chauffører oplever et stort pres for at nå den indtjening, som er nødvendig for vognmændene.

"Jeg synes overenskomsten kan være lidt stressende, fordi vi skal have en vis indtjening, her synes jeg provision er bedre, for så er det op til en selv hvordan og hvor meget man vil arbejde. Så er man ikke tvunget til at sidde i bilen i mange timer." (Informant)

Herudover har taxi-chaufførerne i de kvalitative interview også peget på andre faktorer, der har betydning, som f.eks. sæsonudsving.

"Det betyder, at man i de perioder virkelig skal være heldig – det giver stress, hvordan man skal nå at køre 51.000 ind. Hvis man kun har kørt 35.000 ind, så skal vognmanden betale resten (16.000) af egen lomme." (Informant)

4.3 Arbejdstid

4.3.1 Arbejdstid

Lang ugentlig arbejdstid

Taxi-chaufførerne har en lang ugentlig arbejdstid. 75 % arbejder mere end 37 timer om ugen, og 33 % arbejder mere end 50 timer om ugen (Figur 4-4).

Den gennemsnitlige arbejdstid er 45 timer om ugen.

Arbejdstiden er højere blandt de, der er provisionslønnede eller har en kombination af provision – og fast aflønning (46 timer pr. uge) end blandt taxi-chauffører med fast aflønning (38 timer pr. uge). Blandt de fastlønnede arbejder 14 % mere end 50 timer om ugen. Blandt de provisionslønnede er andelen 33 % og blandt de, der har en kombinations-aflønning, er andelen 30 %.

Den gennemsnitlige arbejdstid som taxi-chauffør er desuden højere blandt de, der har taxi-erhvervet som hovedbeskæftigelse (46 timer pr. uge), end blandt de der har taxi-erhvervet som bijob (37 timer pr. uge).

Der er ikke signifikant forskel på den gennemsnitlige arbejdstid mellem de taxi-chauffører, der er vognmænd, og de der er lønmodtagere.

I de kvalitative interview beskriver vognmændene en stor fleksibilitet i arbejdstiden, så de kan arbejde, som det passer dem, så længe de har en tilpas indtjening. I arbejdstiden indgår også andre forpligtelser ved at være selvstændig såsom regnskab og vedligeholdelse af biler.

Informanterne i de kvalitative interview kan alle sammen genkende en arbejdsuge på 50 timer eller mere, måske med forskelle hver 2. uge, hvis de kun har weekendvagter der. De fleste af informanterne arbejder 10-12 timer om dagen.

"Jeg genkender det – det bliver vi nødt til, jeg ved godt, at overenskomst siger 48 timer om ugen, men det kan man ikke medmindre man har weekender – derfor mange timer i bilen." (Informant om at arbejde mere end 50 timer om ugen)

Mange arbejder 6-7 dage om ugen

Mange taxi-chauffører arbejder samtidig 6-7 dage om ugen (40 %). 35 % oplyser, at de plejer at arbejde 6 dage om ugen. 5 % at de plejer at arbejde 7 dage om ugen.

Det er især vognmændene

Blandt vognmændene arbejder 50 % 6-7 dage om ugen. Blandt de taxi-chauffører, der arbejder som lønmodtagere, er andelen 36 %.

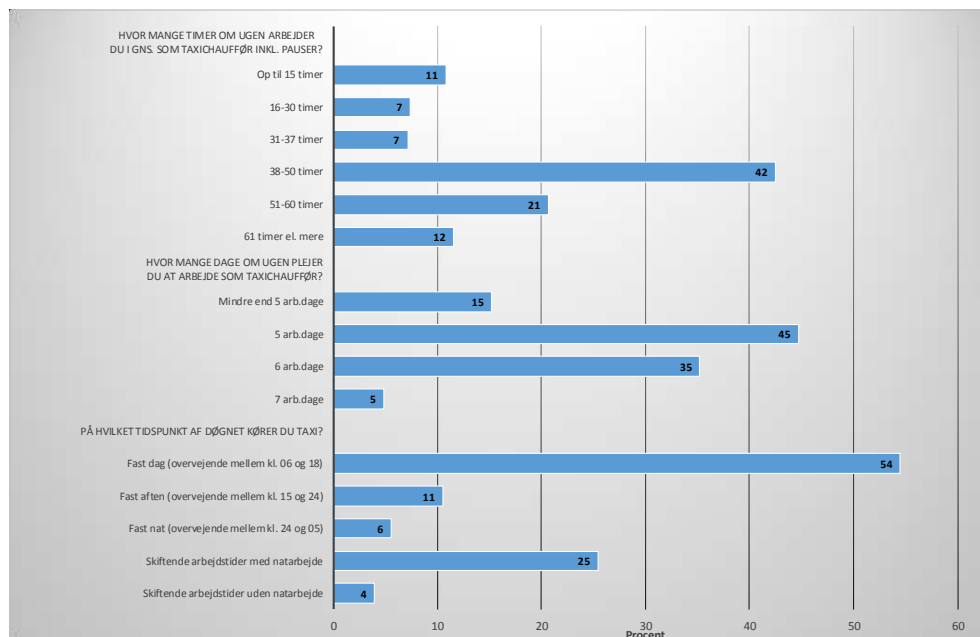
og de provisionsaf-lønnede lønmodtagere

Andelen afhænger i høj grad af aflønningsformen. De provisionslønnede arbejder i langt højere grad 6-7 dage om ugen (42 %) end de lønmodtagere, der får en fast løn (18 %), og de lønmodtagere, der får en kombination af fast løn og provision (23 %).

Tidspunkt på døgnet

54 % kører fast om dagen, yderligere 11 % kører fast om aftenen og 4 % skiftende arbejdstider uden natarbejde. Resten dvs. 31 % kører om natten. 6 % kører fast om natten og 25 % har skiftende arbejdstider, der også inkluderer natarbejde.

Figur 4-4 Taxi-chaufførerne fordelt efter ugentlig arbejdstid, antal arbejdsdage og tidspunkt på døgnet de kører taxi. Procent.



Er arbejdstiden skemalagt?

56 % af de taxi-chauffører, der er lønmodtagere, oplyser, at deres arbejdstid er mere eller mindre skemalagt af arbejdsgiveren. Resten dvs. 44 % tilrettelægger selv deres arbejdstid (Figur 4-5).

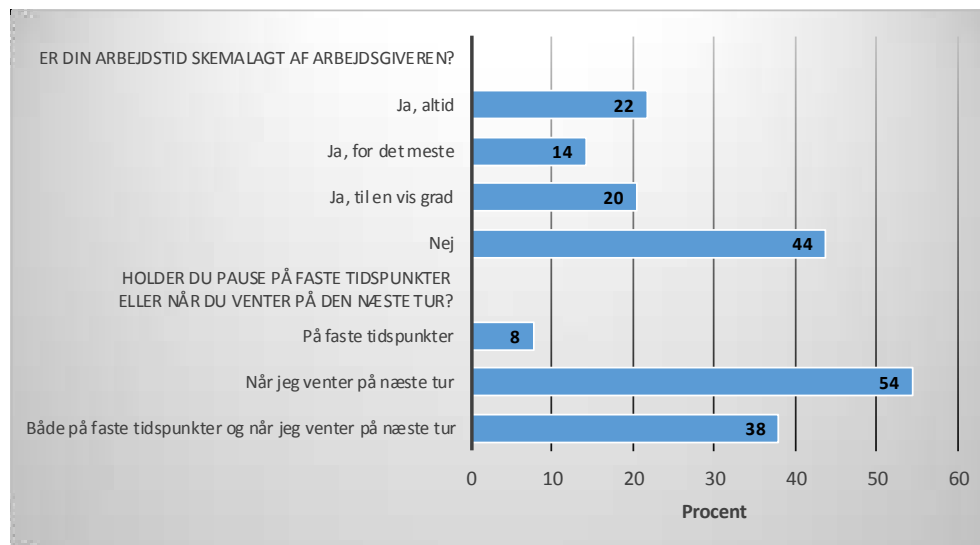
I de kvalitative interview fortæller de fleste, at de har faste vagter og evt. arbejder flere eller færre timer/dage afhængig af deres indtjening. De fleste af respondenterne arbejder ca. 5 dage og har vagter på mellem 8-12 timer. Flere af informanterne fortæller, at indtjeningen bl.a. afhænger af, hvornår de arbejder. En af de mindre erfarne fortæller her, at de ikke altid har så meget råderum som de mere erfarne.

"I den nye taxalov, hvis man indkører 2400/dagen, så har man til sin basisløn. Men det er svært i hverdagen for mig, så jeg er afhængig af weekend. Men dem som kører kontraktkørsel og/eller fleks-trafik, hvor man er timelønnet, så giver f.eks. 4 timer 1200 og så kan man sagtens nå de 2400 om dagen. Men for en natchauffør, så er der ikke samme muligheder. Jeg har søgt om at blive dagschauffør, men der er ikke plads til det. Men nu er jeg skrevet på listen. Men fordi der ikke var den mulighed, så har jeg ny plan hver 2. weekend." (Informant)

Pauser

Over halvdelen af taxi-chaufførerne (54 %) holder alene pause, når de venter på den næste tur med en kunde. Resten holder pauser på faste tidspunkter, og 38 % oplyser, at de både holder pauser på faste tidspunkter, og når de venter på næste tur (Figur 4-5).

Figur 4-5 Taxi-chaufførerne fordelt efter, om deres arbejdstid er skemalagt af arbejdsgiveren, og hvornår de holder pauser. Procent.



Nogle af de interviewede informanter fortæller, at de holder pauser, hvor de kører hjem og spiser eller tager et hvil. Det kan f.eks. være fordi, de bor i områder, hvor der går mange ture fra, og hvor de så kan tage taxameteret med ind i stuen og gå ud igen, når der er en relevant tur.

"[Pauser] afhænger af om der er noget at lave. Men jeg logger på kl. 6, men jeg kører først lidt senere, når jeg har drukket morgenkaffe og når jeg får første tur, så er jeg i gang. Kører hjem til frokost som regel og så er det indtil jeg får kunder og så kører jeg til eftermiddagen/aftenen og fyraften afhænger af den sidste tur." (Informant)

Andre fortæller, at de primært holder pauser, når de holder og venter i bilen. Det afhænger meget af den enkelte person, og de aftaler/arbejdsforhold de arbejder under. De fleste oplever, at de selv har kontrol over arbejdstiden og kan tilrettelægge pauser. Alle får spist undervejs, men ofte sker det i bilen, når der ikke er kunder.

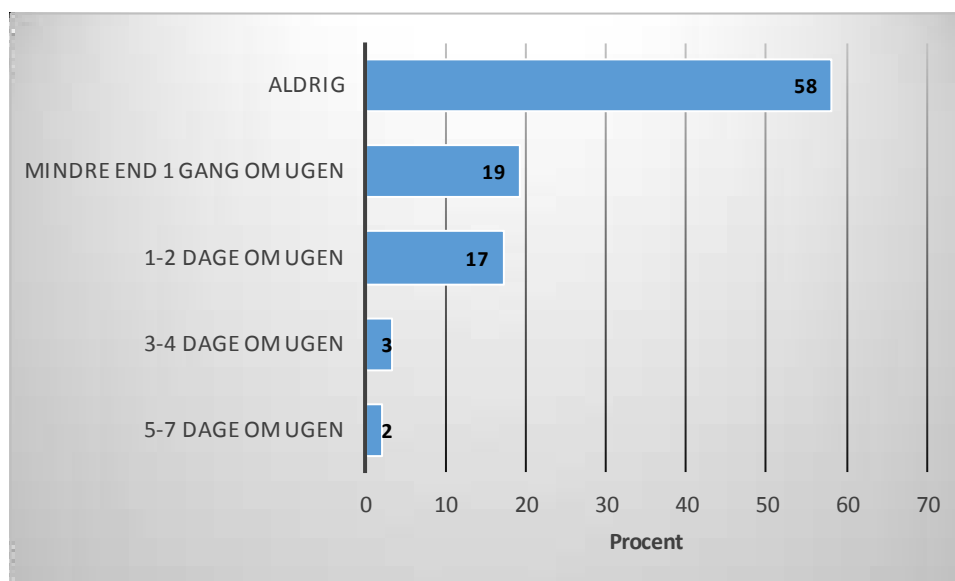
"Jeg holder frokostpause enten ude eller kommer hjem (hvis jeg er i nærheden af hjemme, men sjældent) – ellers har jeg madpakke med og spiser, når jeg holder stille i bilen." (Informant)

På nattevagter i weekenderne fortæller flere, at det kan være svært at holde pause, især for dem som kører i storbyer, fordi der er så mange kunder.

4.3.2 Lange arbejdsdage

Vi har spurgt taxi-chaufførerne, hvor ofte de arbejder mere end 13 timer om dagen som taxi-chauffører.

Figur 4-6 Taxi-chaufførerne fordelt efter, hvor ofte de arbejder mere end 13 timer om dagen som taxi-chauffører. Procent.



41 % af taxi-chaufførerne oplyser, at det sker ind i mellem, og godt en femtedel (22 %) oplyser, at de arbejder mere end 13 timer om dagen mindst en gang om ugen (Figur 4-6).

11-timers reglen

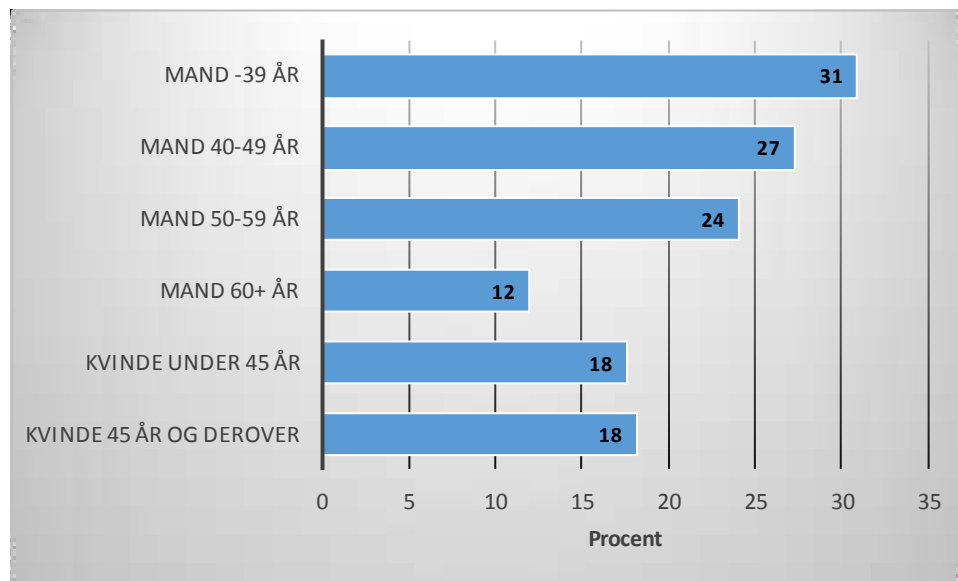
Reglerne om hvileperiode og fridøgn indebærer, at arbejdstiden skal tilrettelægges sådan, at man får en hvileperiode på mindst 11 sammenhængende timer inden for hver periode på 24 timer. Der kan dog være indgået aftaler mellem parterne om nedsættelse af hvileperioden. Resultatet kunne tyde på, at reglen om 11 timers sammenhængende hvile ikke altid overholdes, idet der dog må tages forbehold for, at det efter reglerne er muligt at indgå aftaler om fravigelse af 11 timers reglen mellem en arbejdsgiverpart og en lønmodtagerorganisation.

I de kvalitative interview fortæller enkelte, at de kan være nødsaget til at arbejde mere for at sikre indtjening.

"Nogle snyder og starter f.eks. kl. 18 og kører sin vagt ud til kl. 06, og hvis der ikke er sat andre chauffører på derefter, så går de i pause og starter igen senere om aftenen, og derfor holder de ikke 11 timers reglen. Det synes jeg ikke, man skal – det er vigtigt at holde pause." (Informant)

Det er især de yngre mænd, der ofte arbejder mere end 13 timer i træk. 31 % af de mandlige taxi-chauffører under 40 år oplyser, at de en eller flere gange om ugen arbejder mere end 13 timer i træk. Andelen falder med alderen og blandt mandlige taxi-chauffører i alderen 60+ år, er den tilsvarende andel 12 %. Blandt kvinderne er andelen 18 %, og her ser vi ikke den samme faldende tendens med alderen.

Figur 4-7 Andel, der en eller flere gange om ugen arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffører. Opdelt efter køn og alder. Procent.



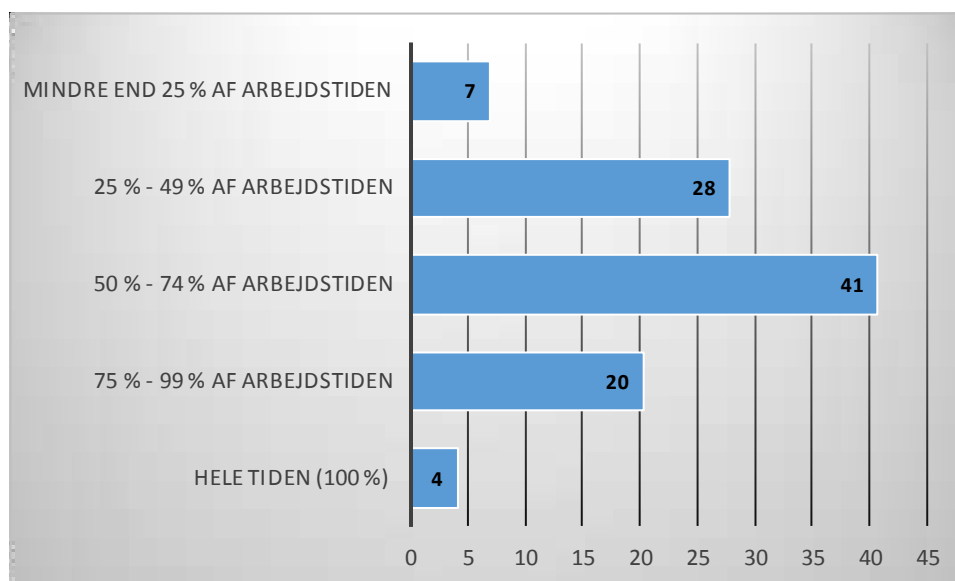
Det er i højere grad de chauffører, der er lønmodtagere, end det er vognmændene, der arbejder mere end 13 timer i træk. 25 % af de taxi-chauffører, der er lønmodtagere, arbejder mere end 13 timer i træk mindst en gang om ugen, mens det samme er tilfældet for 18 % af vognmændene. Og blandt lønmodtagerne er det især de provisionsaflønnede taxi-chauffører, der ofte arbejder mere end 13 timer i træk (27 %). Blandt de fastlønnede taxi-chauffører er andelen 17 %.

Vi har undersøgt, om der er statistisk sammenhæng mellem andelen, der ofte arbejder mere end 13 timer i træk og henholdsvis chaufførernes oprindelse, bopæl, hvorvidt arbejdstiden er skemalagt af arbejdsgiveren eller ej, og om chaufførerne især kører i storbyer, provinsbyer eller landområder, men det er ikke tilfældet.

Hvor stor en del af tiden køres der på de lange vagter?

Vi har spurgt taxi-chaufførerne, hvor stor en del af tiden de kører, når de arbejder mere end 13 timer i træk. Svarene er vist nedenfor, for de taxi-chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk. 24 % kører mindst tre fjerdedele af arbejdstiden. 41 % kører mellem halvdelen og tre fjerdedele af arbejdstiden og 35 % kører mindre end halvdelen af arbejdstiden (Figur 4-8).

Figur 4-8 Andel af arbejdstiden, som taxi-chaufførerne kører, når de arbejder mere end 13 timer i træk. Taxi-chauffører som mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk. Procent.



Af de kvalitative interview fremgår det, at der er mange forhold, der kan påvirke, hvor stor en del af tiden man har kunder i bilen. Der kan være forskelle på om det er hverdag eller weekend, og vejret spiller også en rolle:

"Fra mandag til torsdag, hvis jeg arbejder 12-13 timer – der har jeg måske max 3-4 timer, hvor jeg kører med kunder, det er i gennemsnit 15 min pr kunde. Resten er bare ventetid og positionere sig, så man er førstevogn [...] I hverdage, hvis man arbejder fra kl. 17-19, hvor der sker lidt. Efter kl. 19 sker der ikke ret meget mere. Fredag-lørdag, hvis det er dårligt vejr, så kører du hele tiden f.eks. 16-21 og så en pause og så igen kl. 23-06. Når der er penge på gaden, så holder vi ikke pauser, så går man løs. Jeg kan indtjene 7.000 kr. på en fredag aften." (Informant)

4.3.3 Mange arbejdsdage i træk

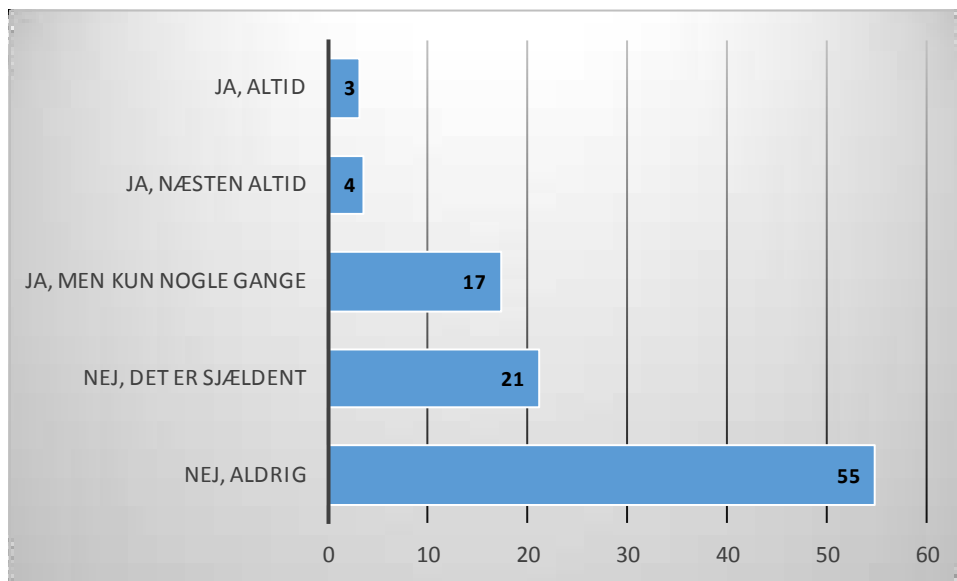
Mange arbejdsdage i træk

Vi har spurgt taxi-chaufførerne, om de nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffører. Svarene fremgår af Figur 4-9.

7 pct. af chaufførerne svarer, at de altid eller næsten altid arbejder mere end 7 dage i træk. Yderligere 17 % svarer, ja, men kun nogle gange. 55 % svarer, at det aldrig sker.

Det er i højere grad vognmændene (11 %) end lønmodtagerne (5 %), der arbejder mere end 7 dage i træk. Samtidig er det i højere grad chauffører med taxierhvervet som hovedbeskæftigelse (7 %) end med taxierhvervet som bijob (3 %).

Figur 4-9 Taxi-chaufførerne fordelt efter om de nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffører. Procent.

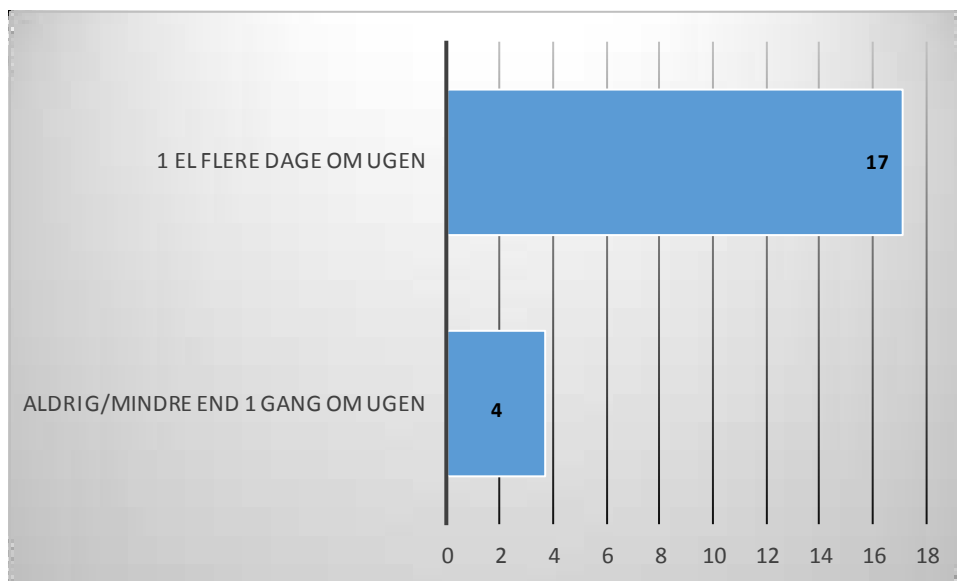


Vi har ikke fundet signifikant sammenhæng mellem køn og alder og andelen af chauffører, der arbejder mere end 7 dage i træk.

Lange arbejdsdage og ingen fridøgn

De taxi-chauffører, der ofte har meget lange arbejdsdage, har samtidig langt hyppigere arbejdsuger uden et egentligt fridøgn. Det ses af Figur 4-10. 17 % af de taxi-chauffører, der en eller flere dage om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, arbejder altid eller næsten altid mere end 7 dage i træk (17 %). Den tilsvarende andel er 4 % blandt de øvrige taxi-chauffører.

Figur 4-10 Andelen af taxi-chauffører, der altid eller næsten altid arbejder mere end 7 dage i træk opdelt efter hvor tit de arbejder mere end 13 timer i træk.



Vi har ikke fundet signifikant forskel på andelen, der arbejder mere end 7 dage i træk efter aflønningsform.

4.4 Opsummering

Opsummering

I dette kapitel har vi belyst, hvem taxi-chaufførerne er, og beskrevet deres ansættelses- og arbejdsforhold.

De fleste taxi-chauffører er mænd, over 50 år og jobbet er deres hovedbeskæftigelse. Mange har lang anciennitet.

Omkring en tredjedel af taxi-chaufførerne i undersøgelsen er selv vognmænd, resten er lønmodtagere, og heraf er langt de fleste provisionslønnede.

Taxi-chaufførerne har en lang ugentlig arbejdstid. Den gennemsnitlige arbejdstid er 45 timer om ugen. 33 % arbejder mere end 50 timer om ugen.

Arbejdstiden er højere blandt de, der er provisionslønnede eller har en kombination af provision – og fast aflønning (46 timer pr. uge) end blandt taxi-chauffører med fast aflønning (38 timer pr. uge).

Knapt en tredjedel kører om natten (31 %) – enten fast (6 %) eller med skiftende arbejdstider med nattevagter (25 %).

Mere end halvdelen af taxi-chaufførerne holder kun pauser, når de venter på den næste tur med en kunde.

Godt en femtedel af taxi-chaufførerne arbejder mindst en gang om ugen mere end 13 timer i træk. Det gælder især de yngre taxi-chauffører og de provisionsaflønnede lønmodtagere.

Når taxi-chaufførerne arbejder mere end 13 timer i træk, kører 24 % af dem typisk mindst $\frac{3}{4}$ af arbejdstiden, dvs. mindst 9-10 timer. 41 % kører mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ af arbejdstiden.

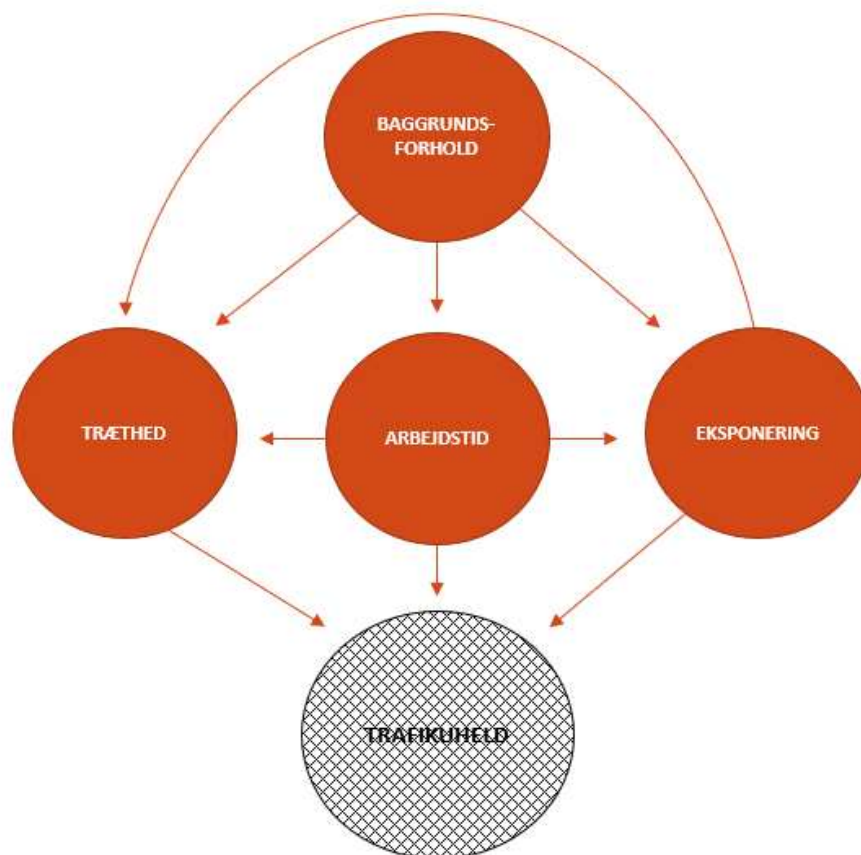
De taxi-chauffører, der ofte har meget lange arbejdsdage, har samtidig langt hyppigere arbejdsuger uden et ugentligt fridøgn. 17 % af de taxi-chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, arbejder altid eller næsten altid mere end 7 dage i træk. Den tilsvarende andel er 4 % blandt de øvrige taxi-chauffører.

5 Træthed

Træthed

I dette kapitel fokuserer vi på taxi-chaufførernes træthed. Vi belyser spørgsmål som: Får chaufførerne hvilet nok i løbet af arbejdsdagen til, at de er udhvilede når de kører, hvor ofte har de inden for de sidste 5 år oplevet at være trætte, når de kører, og hvor trætte er de efter en typisk vagt?

I kapitlet er blikket således i højere grad rettet mod taxi-chaufførernes træthed – end mod trafikuheld – som illustreret i den følgende figur.



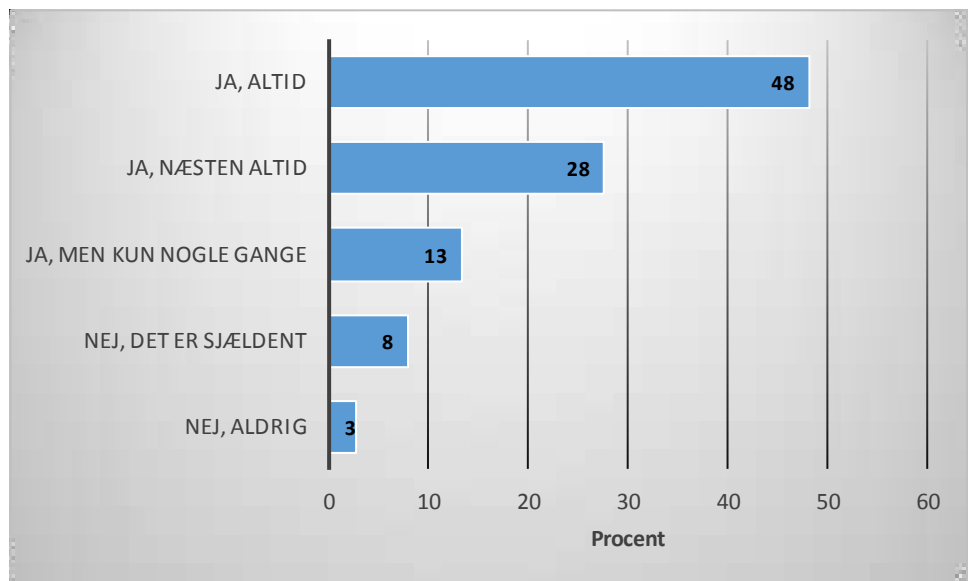
5.1 Hvilet nok i løbet af arbejdsdagen?

Hvilet nok?

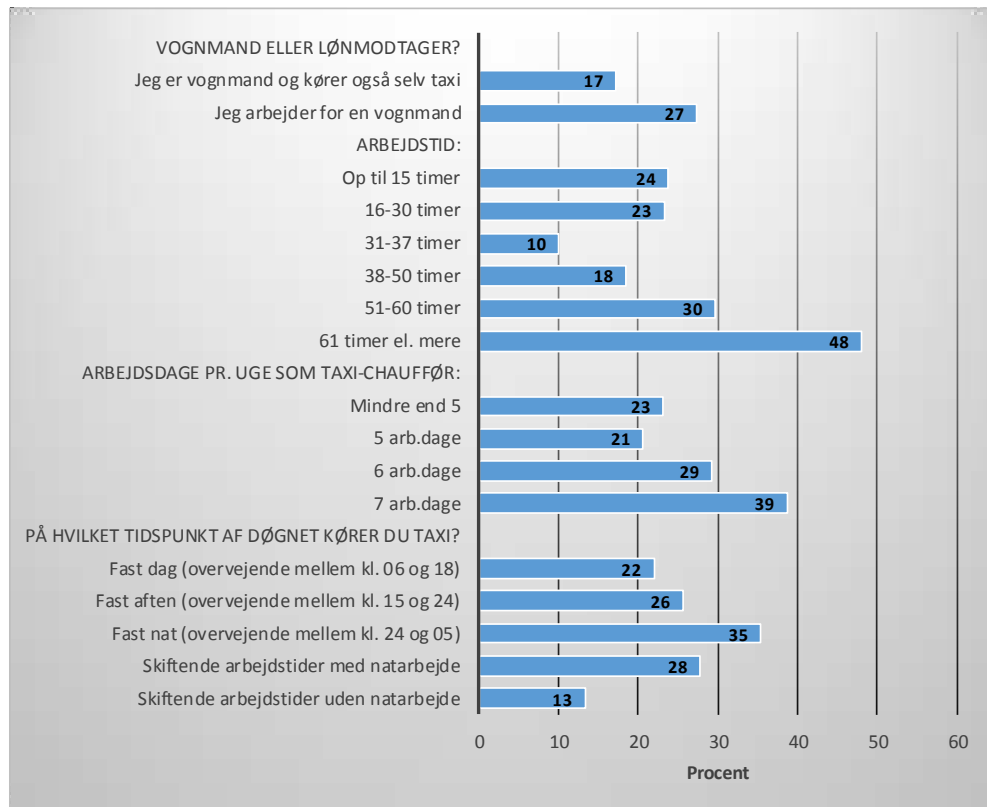
Vi har spurgt taxi-chaufførerne, hvorvidt de får hvilet nok i løbet af arbejdsdagen, til at de er udhvilede, når de kører.

Tre fjerdedele af chaufførerne svarer, at de altid eller næsten altid får hvilet nok (76 %). Den sidste fjerdedel svarer, at det får de aldrig, sjældent eller kun nogle gange (24 %) (Figur 5-1).

Figur 5-1 Taxi-chaufførerne fordelt efter om de får hvilet nok i løbet af arbejdsdagen, til at de er udhvilede, når de kører. Procent.



Figur 5-2 Andel, der kun nogle gange, sjældent eller aldrig får hvilet nok til at de er udhvilede, når de kører. Procent.



Der er flere lønmodtagere (27 %) end vognmænd (17%), der ikke føler, at de får hvilet nok. Det gælder i særlig grad for de chauffører, der arbejder 61 timer eller mere om ugen (48 %), og for de chauffører, der arbejder som taxi-chauffører 7 dage om ugen (39 %). Det er desuden i højere grad tilfældet for chauffører, der arbejder fast om natten (35 %) end for chauffører, der arbejder fast om dagen (22 %) eller som har skiftende arbejdstider uden natarbejde (13 %) (Figur 5-2).

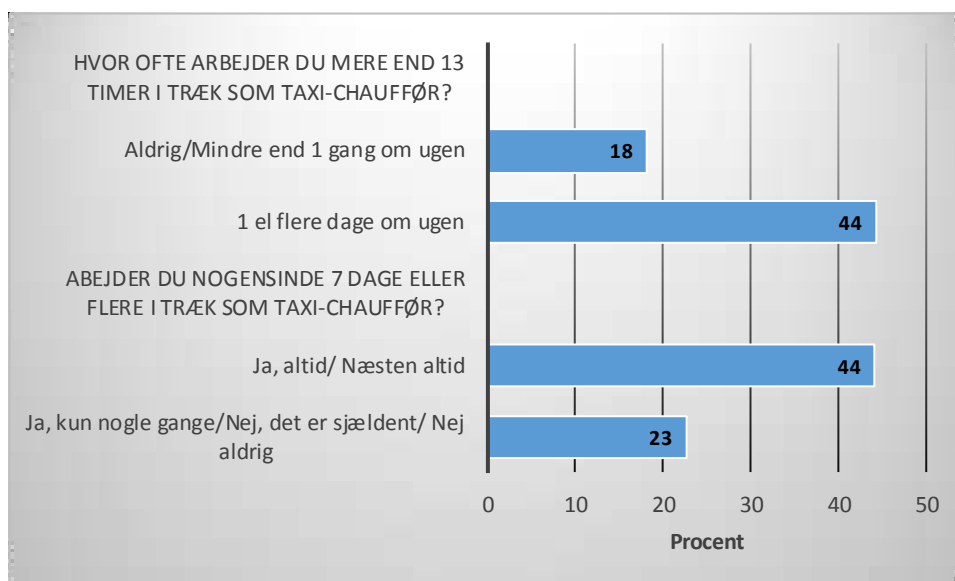
Mere end 13 timers arbejde

Der er en meget klar tendens til, at taxi-chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, i langt højere grad føler, at de ikke får nok hvile i løbet af arbejdsdagen til at være udhvilede, når de kører (Figur 5-3). 44 % af de, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffører, mener ikke, at de får tilstrækkeligt med hvile i løbet af arbejdsdagen til, at de udhvilede, når de kører. Den tilsvarende andel er 18 % blandt de, der aldrig eller mindre end 1 gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk.

Mere end 7 dages arbejde

Blandt de chauffører, der altid eller næsten altid arbejder som taxi-chauffører mere end 7 dage i træk, er andelen, der ikke får tilstrækkeligt med hvile ligeledes 44 % og dermed signifikant højere end i gruppen, der svarer, at de kun nogle gange, sjældent eller aldrig arbejder 7 dage eller mere i træk som taxi-chauffører (23 %) (Figur 5-3).

Figur 5-3 *Andel, der kun nogle gange, sjældent eller aldrig får hvilet nok til at de er udhvilede, når de kører. Opdelt efter hvor ofte de kører mere end 13 timer i træk og om de nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk. Procent.*



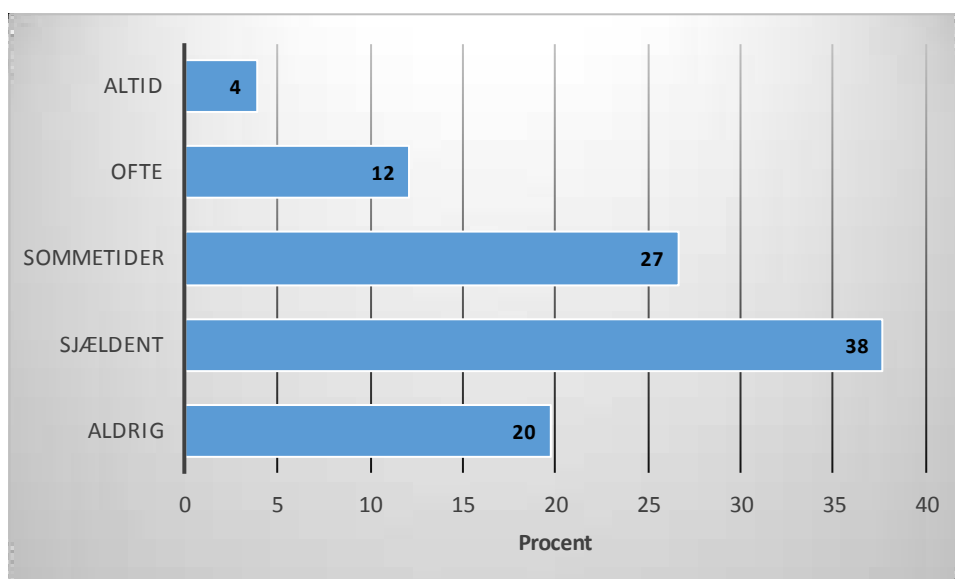
5.1.1 Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?

Hvor ofte træt?

Som vi skal se i det næste kapitel, viser undersøgelsen, at jo hyppigere taxi-chaufførerne er trætte, når de kører, jo større er risikoen for trafikuheld. Det spiller således en stor rolle, hvor ofte chaufførerne har oplevet at være trætte, når de har kørt taxi i løbet af de sidste 5 år.

16 % svarer, at de altid eller ofte har oplevet at være trætte, når de har kørt taxi inden for de sidste 5 år. 27 % har sommetider været dette, 38 % har sjældent været det, og 20 % har aldrig været det (Figur 5-4).

Figur 5-4 *Taxi-chaufførerne fordelt efter, hvor ofte de inden for de sidste 5 år har oplevet at være trætte, når de kører taxi. Procent.*



Hvor hyppigt har chaufførerne været trætte, når de har kørt taxi?

For at få belyse, hvilke forhold, der især betyder noget for, om taxi-chaufførerne altid eller ofte har været trætte, når de har kørt taxi i de sidste 5 år, har vi foretaget en analyse, hvor vi tager højde for betydningen af chaufførernes karakteristika og deres ansættelses- og arbejdsforhold¹⁰.

Analysen viser, at det, der har størst betydning, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge (Tabel 5-1):

- > **Hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør.** Chauffører, der 1-2, 3-4 eller 5-7 gange om ugen arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffører, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end de der aldrig arbejder mere end 13 timer om ugen.
- > **Om man nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør.** Taxi-chauffører, der altid, næsten altid eller kun nogle gange arbejder 7 dage eller flere i træk, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end de der kun sjældent eller aldrig arbejder 7 dage eller flere i træk.
- > **Om taxi-chaufføren er selvstændig eller lønmodtager og hvis lønmodtager, hvilken lønform der er tale om.** Chauffører, der er vognmænd, har *mindre* sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, end fastlønnede chauffører.

¹⁰ Analysen er gennemført som en logistisk regressionsanalyse af, hvad der har betydning for, om taxi-chaufførerne altid eller ofte har oplevet at være trætte, når der samtidig kontrolleres for de øvrige forhold, der indgår i analysen.

Tabel 5-1 Udvalgte odds ratios (OR) for sandsynligheden for at taxi-chaufførerne altid eller ofte har oplevet at være trætte, når de har kørt taxi i de sidste 5 år.

Faktor:	Øger (+) el. mindsker (-) ssh. for at have været træt under kørsel	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
			Nedre grænse	Øvre grænse
Selvstændig/lønmodtager – lønform		<i>p</i> <0,0001		
Vognmand	-	0,239	0,103	0,558
Lønmodtager, fast løn		1		
Lønmodtager, provision		0,835	0,393	1,775
Lønmodtager, kombineret		0,495	0,197	1,241
Hvor kører du mest?		<i>P</i> =0,0009		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	+	3,116	1,494	6,503
I provinsbyer		1,278	0,600	2,722
I landområder		1		
Holder du pause på faste tidspunkter eller når du venter på næste tur?		<i>P</i> =0,0005		
På faste tidspunkter		0,476	0,200	1,132
Når jeg venter på næste tur		1		
Både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur	-	0,390	0,239	0,637
Hvor ofte arbejder du mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?		<i>p</i> <0,0001		
Aldrig		1		
Mindre end 1 gang om ugen		1,689	0,971	2,937
1-2 dage om ugen	+	2,070	1,213	3,533
3-4 dage om ugen	+	11,645	4,743	28,591
5-7 dage om ugen	+	3,978	1,297	12,202
Arbejder du nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?		<i>p</i> <0,0001		
Ja, altid	+	4,009	1,547	10,389
Ja, næsten altid	+	5,165	1,995	13,371
Ja, men kun nogle gange	+	2,489	1,460	4,243
Nej, det er sjældent		0,962	0,534	1,731
Nej aldrig		1		

Note 1: Et odds-ratio (OR) er et mål for sammenhæng mellem to variable, det vil sige et forhold (ratio) mellem to odds. Hvis OR for en given gruppe er større end 1, er der flere, der har svaret ja til spørgsmålet (i denne tabel til spørgsmålet om man altid eller ofte er træt, når man kører taxi) end i referencegruppen, hvor OR er lig med 1. Resultatet er kun signifikant, hvis værdien 1 ikke ligger i intervallet mellem den viste nedre og øvre grænse for 95 % konfidensintervallet. Note 2: I analysen er der desuden kontrolleret for køn og alder, bopæl, oprindelsesland, hovedbeskæftigelse, anciennitet som taxi-chauffør, antal kørte kilometer pr. uge, og antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør. Se bilagstabel 2.

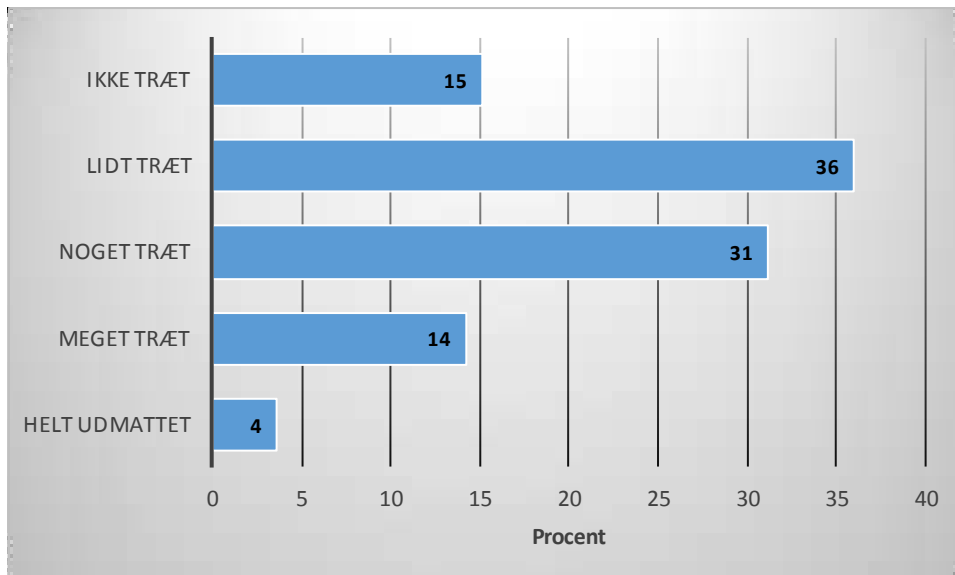
- > **Hvornår der holdes pause.** Chauffører, der kun holder pause, når de venter på næste tur, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end chauffører, der både holder pause på faste tidspunkter, og når de venter på næste tur.
- > **Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffører.** Chauffører, der især kører i storbyer, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end chauffører, der især kører i landområder.

5.2 Træthed efter en typisk vagt

Træthed efter en typisk vagt

For at få et billede af, hvor trætte taxi-chaufførerne typisk er på den sidste del af vagten, har vi stillet spørgsmålet: *Hvor træt er du efter en typisk vagt som taxi-chauffør?* Svarene fremgår Figur 5-5.

Figur 5-5 Taxi-chaufførerne fordelt efter hvor de trætte de efter en typisk vagt som taxi-chauffør. Procent.



51 % svarer, at de ikke er trætte, eller kun er lidt trætte. 31 % svarer, at de er noget trætte. De sidste 18 %, dvs. ca. en femtedel svarer, at de er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt.

I de kvalitative interview fortæller nogle af chaufførerne, at selvom de har dagvagter, så er vagterne så lange, så når de kommer hjem, har de ikke overskud til noget andet og må gå tidligt i seng for at kunne stå tidligt op til næste vagt.

"I løbet af ugen er det fint nok, men når jeg kommer hjem efter fredag/lørdag nat, så er jeg træt. Nogle gange går jeg tidligere hjem, hvis jeg er træt. Søndag er lidt en zombiedag, fordi jeg står ret tidligt op, for at kunne komme op igen mandag morgen." (Informant)

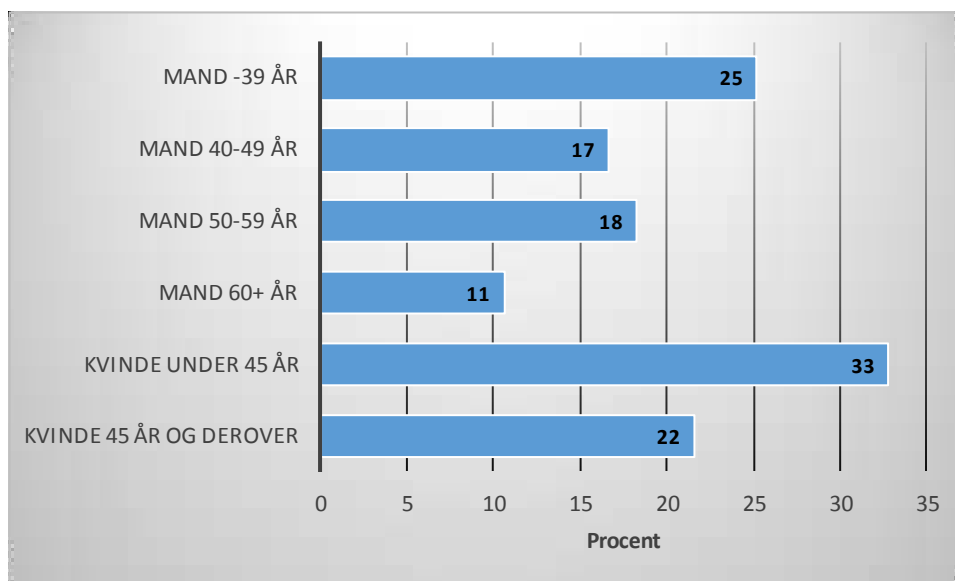
"Når jeg kom hjem [fra vagt], så var jeg for træt og havde ikke overskud til at lave varm mad, så blev det et stykke rugbrød. Derefter hurtigt i seng – det var arbejde, spise og sove." (Informant)

Meget trætte/ helt udmattede

5.2.1 Hvem er især meget trætte efter arbejde?

De mandlige taxi-chauffører under 40 år er hyppigere meget trætte eller helt udmattede end mandlige taxi-chauffører over 40. Omvendt finder vi færrest, der er meget trætte/ helt udmattede blandt de mandlige taxi-chauffører i aldersgruppen 60+ år, også i forhold til begge aldersgrupper af kvindelige taxi-chauffører¹¹.

Figur 5-6 *Andel der meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør. Procent.*



Der er væsentligt flere af de taxi-chauffører, der arbejder som lønmodtagere (21 %), end som vognmænd (10 %), der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør.

Desuden er der lidt flere af de, der især kører i storbyerne (20 %), der er meget trætte eller helt udmattede sammenlignet med de, der især kører i provinsbyer (14 %). Blandt de, der kører i landområderne, er den tilsvarende andel 15 %, men der er ikke signifikant forskel på andelen, blandt de der kører i storbyerne, og de der kører i landområderne.

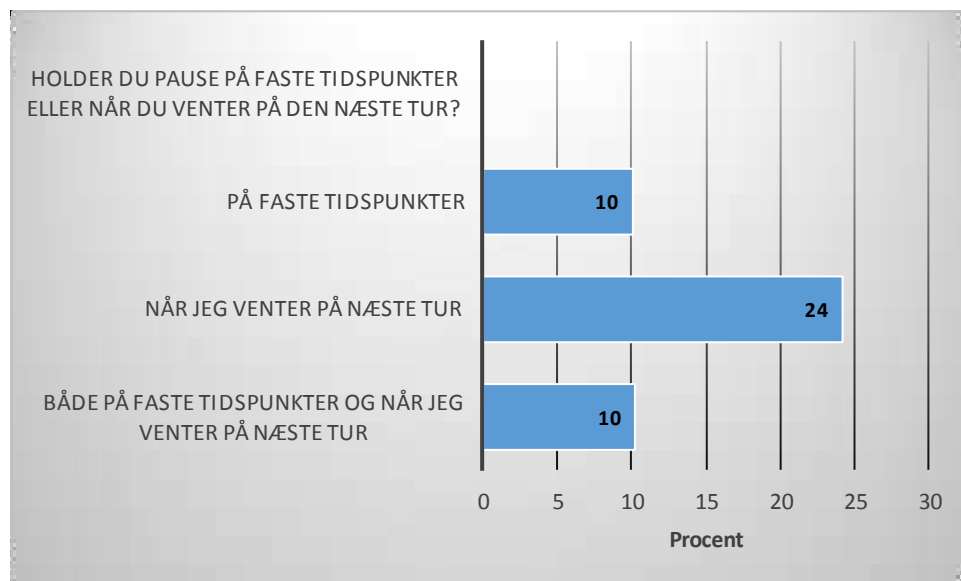
Der er ikke signifikant sammenhæng mellem andelen, der er meget trætte eller helt udmattede og chaufførernes aflønningsform eller om arbejdstiden er skemalagt af arbejdsgiveren eller ej.

Der er heller ikke signifikant flere, der er meget trætte eller helt udmattede blandt de, hvor taxi-erhvervet er et bijob – med undtagelse af studerende, hvor der er signifikant flere (41%), der angiver, at de meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør, sammenlignet med de chauffører, der har taxi-jobbet som deres hovedbeskæftigelse (17 %).

¹¹ Der er ikke signifikant forskel på de yngre og de ældre kvindelige chauffører, da antallet af observationer er relativt lavt.

Der er statistisk sammenhæng mellem måden taxi-chaufførerne holder pauser på, og ikke mindst om de holder pauser på faste tidspunkter, og andelen af chauffører, der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt. 24 % af de chauffører, der kun holder pauser, når de venter på næste tur – og som i sagens natur aldrig ved, hvornår pausen bliver afbrudt – er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt. Blandt de øvrige chauffører, er andelen 10 % (Figur 5-7).

Figur 5-7 Pauser og træthed. Andel der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør opdelt efter, hvornår de holder pauser. Procent.

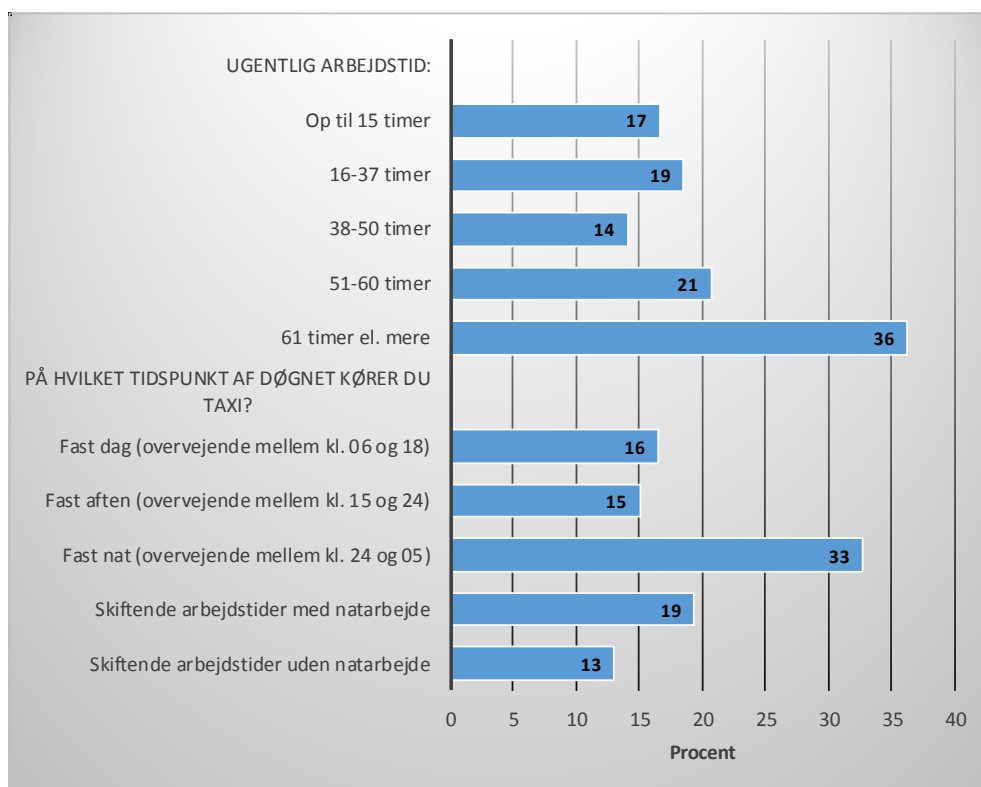


Det er i særlig grad de taxi-chauffører, der arbejder mere end 60 timer om ugen, der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt (36 %) (Figur 5-8).

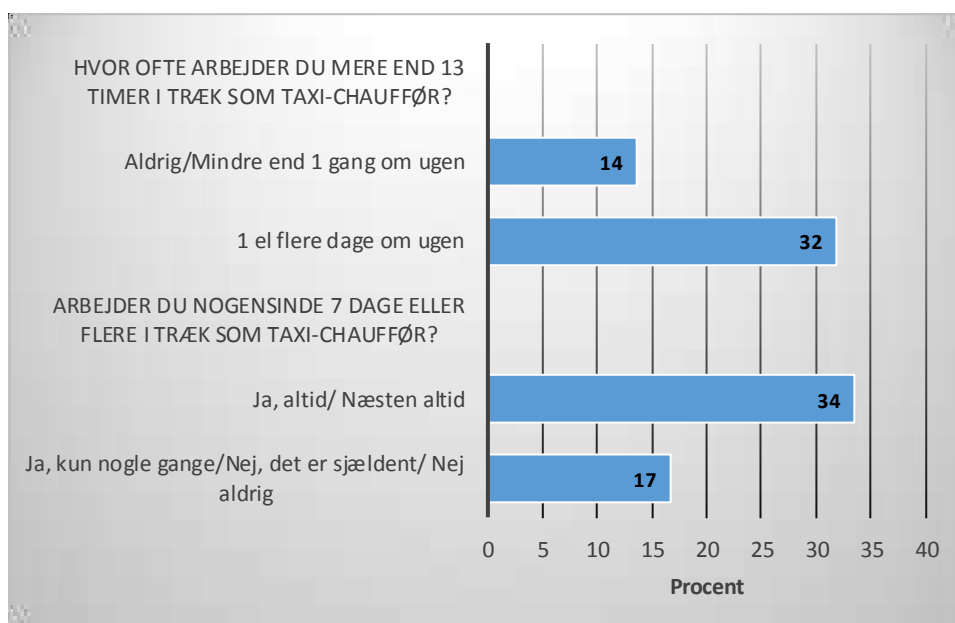
Samtidig er en langt større del af de chauffører, der fast kører om natten meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt (33 %) sammenlignet med de øvrige taxi-chauffører (Figur 5-8).

Vi har ikke fundet en klar sammenhæng mellem træthed og antallet af ugentlige arbejdsdage.

Figur 5-8 *Arbejdstid og træthed. Andel der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør opdelt efter den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid og tidspunkt på døgnet de kører taxi. Procent.*



Figur 5-9 *Lange arbejdsdage, mange arbejdsdage i træk og træthed. Andel der er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør. Opdelt efter hvor ofte de kører mere end 13 timer i træk og om de nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk. Procent.*



Lange arbejdsdage og mange arbejdsdage i træk

Derimod finder vi en klar sammenhæng mellem meget lange arbejdsdage/ mange arbejdsdage i træk og andelen af taxi-chauffører, der angiver, at de er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt som taxi-chauffør. Andelen, der

Analyse af meget træt/ helt udmattede

angiver dette, er 32 % blandt de chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør, og 34 % blandt de, der altid eller næsten altid arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffører (Figur 5-9).

Vi har foretaget en analyse af, hvad der især betyder noget for taxi-chaufførernes træthed, når man samtidigt tager højde for betydningen af deres arbejdstids- og ansættelsesforhold¹².

Analysen viser, at det, der har størst betydning for, om taxi-chaufførerne er *meget træt eller helt udmattede* efter en typisk vagt som taxi-chauffør, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge (Tabel 5-2):

- > **Om man nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør.** Taxi-chauffører, der altid, næsten altid eller kun nogle gange arbejder 7 dage eller flere i træk, har større sandsynlighed for at være helt udmattede eller meget træt efter en typisk vagt end de, der kun sjældent eller aldrig arbejder 7 dage eller flere i træk.
- > **Hvornår der holdes pause.** Chauffører, der holder pause, når de venter på næste tur, har større sandsynlighed for at være helt udmattede eller meget træt efter en typisk vagt end chauffører, der holder pause på faste tidspunkter.
- > **Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffør.** Chauffører der især kører i storbyer eller provinsbyer har større sandsynlighed for at være helt udmattede eller meget træt efter en typisk vagt end chauffører, der især kører i landområder.
- > **Antal km. taxi-chaufføren kører pr. uge.** Jo flere kilometer man kører pr. uge, jo større sandsynlighed har man for at være helt udmattet eller meget træt efter en typisk vagt.
- > **Om taxi-chaufføren er selvstændig eller lønmodtager og hvis lønmodtager, hvilken lønform der er tale om.** Chauffører, der er vognmænd og chauffører, der er lønmodtagere og modtager provisionsløn har mindre sandsynlighed for at være helt udmattede eller meget træt efter en typisk vagt end chauffører, der er lønmodtagere og får fast løn¹³.
- > **Taxi-chaufførernes oprindelsesland.** Chauffører, der er indvandrere fra ikke-vestlige lande har alt andet lige større sandsynlighed for at være helt

¹² Analysen er gennemført som en logistisk regressionsanalyse af, hvad der har betydning for om taxi-chaufførerne er *meget træt eller helt udmattede*, når der samtidig kontrolleres for de øvrige forhold, der indgår i analysen.

¹³ Men kun når alt andet er lige – hvis de provisionslønnede taxi-chauffører, i højere grad arbejder 7 dage i træk, holder pause, når de venter på næste tur, kører flere km mv., så øger dette sandsynligheden for, at de er helt udmattede eller meget træt.

Tabel 5-2 Udvalgte odds ratios for sandsynligheden for at taxi-chaufførerne er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt.

Faktor:	Øger (+) el. mindsker (-) ssh. for at være meget træt / helt udmattet	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
			Nedre grænse	Øvre grænse
Oprindelsesland		<i>P=0,0089</i>		
Dansk, vestl. indv. og efterkommere		1		
Indvandrer fra ikke-vestligt land	+	1,976	1,186	3,292
Selvstændig/lønmodtager – lønform		<i>P=0,0061</i>		
Vognmand	-	0,240	0,104	0,553
Lønmodtager, fast løn		1		
Lønmodtager, provision	-	0,457	0,210	0,994
Lønmodtager, kombineret		0,432	0,172	1,084
Kørte km. pr. uge		<i>P=0,0052</i>		
Km pr. uge	+	1,001	1,000	1,001
Hvor kører du mest?		<i>P=0,0005</i>		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	+	4,766	2,095	10,842
I provinsbyer	+	2,276	1,035	5,002
I landområder		1		
På hvilket tidspunkt af døgnet kører du taxi?		<i>P=0,0219</i>		
Dag eller aften	-	0,584	0,369	0,925
Nattevagter		1		
Holder du pause på faste tidspunkter eller når du venter på næste tur?		<i>P=0,0004</i>		
På faste tidspunkter		1		
Når jeg venter på næste tur	+	4,629	1,664	12,874
Både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur		2,168	0,734	6,406
Arbejder du nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?		<i>P=0,0001</i>		
Ja, altid	+	3,541	1,263	9,923
Ja, næsten altid	+	2,761	1,008	7,561
Ja, men kun nogle gange	+	3,807	2,169	6,681
Nej, det er sjældent		1,743	0,974	3,12
Nej aldrig		1		

Note 1: Se Tabel 5-1 for forklaring af odds ratio (OR) Note 2: I analysen er der desuden kontrolleret for køn og alder, bopæl, hovedbeskæftigelse, anciennitet som taxi-chauffør, hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør og antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør. Se Bilagstabel 3.

- > udmattede eller meget trætte efter en typisk vagt end chauffører, der er danske, indvandrere fra vestlige lande eller efterkommere.
- > **Arbejdstidspunktet.** Chauffører, i hvis vagter, der indgår nattevagter, har alt andet lige større sandsynlighed for at være helt udmattede eller meget trætte efter en typisk vagt end chauffører, der ikke har nattevagter.

5.3 Hvad siger taxi-chaufførerne om træthed?

Lang arbejdstid

I de kvalitative interview nævner stort set alle, at træthed primært skyldes de lange arbejdstider, som er nødvendige for at opnå tilstrækkelig indtjening. Det betyder, at nogle arbejder på trods af, at de er trætte eller lidt syge.

"Ja jeg arbejder, selvom jeg er syg (medmindre jeg er helt vildt syg ellers tager jeg piller). Træthed er ikke noget man går op i, det er jeg meget ofte pga. lange arbejdsdage." (Informant)

"[...] træthed – det fandtes der ikke i det firma. Hvis der ikke var kunder, så måtte vi bare lægge os til at sove i bilen. Hvis man syntes det var for lange vagter, så fik man at vide, at det var noget pjat. På det tidspunkt var jeg bange for fyreseddel, og derfor kørte jeg alligevel, selvom det var lange dage. Derfor havde jeg energidrik med og drak det for at holde mig vågen. Det var al for lang tid. Jeg havde slet ikke tid til at se hverken børn eller børnebørn i den tid." (Informant)

Lang ventetid

Nogle nævner, at de bliver dovne og dvaske af ventetiden mellem kunderne.

Koncentration

Det kan også have betydning, hvorvidt chaufførerne arbejder i dag- og/eller nattevagter. Nogle af dem med nattevagter fortæller, at de bliver trætte, fordi de ikke får sovet nok, men også fordi der enten er rigtig mange kunder f.eks. i weekender eller stort set ingen kunder f.eks. i hverdagsnætterne. En større grad af koncentration under kørslen med kunder kan også bidrage til træthed.

"Hvis man kører rigtig meget med kunder, så er man koncentreret, og det gør, at man bliver træt. Man skal holde kunden i live, og det ansvar gør, at man bliver træt. Tiden går hurtigere, men man er stadig meget fokuseret og opmærksom." (Informant)

"Selvfølgelig efter en nattevagt med gang i butikken, så kan man godt falde i søvn med det samme, når puden rammer hovedet! Nattevagterne er lidt mere anstrengende – holde øje med det hele i mørke, de unge mennesker er der mere gang i, når de har fået en halv flaske whisky, end fru Petersen som ikke kan huske hvad hun selv hedder. [...] På en dagvagt, så kan jeg sagtens lave en masse [efter arbejdstid] f.eks. tage i tur i jollen og fange fisk eller køre en tur på min veteran motorcykel." (Informant)

Uoplægthed på vagt

Til spørgsmålet om chaufførerne føler sig uoplagte, når de er på vagt, er der nogle, som udtrykker bekymring over indtjeningen og de lange arbejdstider, som kan gøre det svært at have tid til andet end arbejde.

"Ja det kan ske [at jeg føler mig uoplagt, når jeg er på vagt] – det er arbejdsmæssigt, det er mest de lange arbejdstider. De dage hvor det hele kører, så føler man sig ikke træt, så kommer man hjem og er bare fysisk træt. Det er mere ventetiden og usikkerheden, hvor der ikke sker så meget, så bliver man endnu mere træt. Det gør en nervøs, at man ikke tjener, det man skal, regninger skal kunne betales. Det bliver man ked af og træt." (Informant)

"Jeg er der ikke for min kone og min familie, fordi jeg hele tiden er den, der skal gå, og det stresser mig. Jeg vil gerne køre dagvag, og der er ikke plads, så nu kører jeg hver 2. weekend, og det var ok derhjemme. Men nu stresser det mig, om jeg så kan tjene, det jeg skal." (Informant)

Pauser og hvil

Der er stor forskel på, om informanterne oplever, at de reelt kan holde pause, hvis de er trætte. De fleste informanter fortæller, at de er opmærksomme på træthed, og hvis de er trætte, tager de hjem og enten stopper helt den dag eller holder en pause.

"Hvis jeg bliver for træt, så må jeg skrue ned for hastigheden. Jo længere tid man har kørt og især uden at holde pause – jo større er risikoen." (Informant)

"Hvis jeg kan mærke at jeg er træt, så kører jeg et sted hen og holder en rigtig pause (sætter taxameter på pause) – sædet tilbage eller lukke øjnene og lidt vand eller madpakke og så kan man køre videre. Det tror jeg måske ikke, de unge får gjort." (Informant)

"Hvis jeg er træt, så bliver jeg bare hjemme – jeg gider ikke at køre mere. Pauser må vi selv bestemme, men jeg holder altid pause [når jeg kører] i weekenderne og automatisk slukker taxameter. Det gør, at jeg kan holde mig frisk, hvis man ikke gør det, så kan du ikke køre bil. Du bliver sur, hvis du ikke holder pause." (Informant)

Nogle fortæller, at de kun kan tage hvil meget sjældent, fordi de er nødt til at være klar til at tage kunder hele tiden for at få høj nok indtjening. Derudover er det for nogle for langt at tage hjem for at holde pause, og derfor må de blive i eller nær bilen hele vagten igennem.

"Jeg prøvede rigtig tit på, om jeg ikke kunne få 10 minutters hvil (mens jeg sad i sædet), men så tabte jeg hovedet, og så vågnede jeg igen og kunne falde i søvn igen. Hvis jeg arbejdede tættere på, hvor jeg boede, så kunne jeg godt være taget hjem og taget en pause på ryggen, inden jeg kørte videre. Men når der er ½ times kørsel frem og tilbage, så er det lidt for lang tid." (Informant)

5.4 Opsummering

I dette kapitel har vi fokuseret på taxi-chaufførernes arbejdsrelaterede træthed og analyseret hvem der især bliver trætte, sammenhængen mellem træthed og arbejdstid, og hvor ofte chaufførerne har været oplevet at være trætte, når de kører taxi, inden for de sidste 5 år.

En fjerdedel af taxi-chaufførerne svarer, at de ikke altid får hvilet nok i løbet af arbejdsdagen, til at de er udhvilede, når de kører. Det gælder i særlig grad for de chauffører, der har lange arbejdsdage eller arbejder mange dage i træk, og for de chauffører, der arbejder fast om natten.

16 % af taxi-chaufførerne har altid eller ofte været trætte, når de har kørt taxi inden for de sidste 5 år. 27 % har sommetider været det.

Analyserne viser, at det, der har størst betydning for, om chaufførerne altid eller ofte har været trætte, når de har kørt taxi, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge:

- > **Hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør.** Chauffører, der mindst en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end de der aldrig arbejder mere end 13 timer om ugen.
- > **Om man nogensinde arbejder 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør.** Taxi-chauffører, der altid, næsten altid eller kun nogle gange arbejder 7 dage eller flere i træk, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end de der kun sjældent eller aldrig arbejder 7 dage eller flere i træk.
- > **Om taxi-chaufføren er selvstændig eller lønmodtager og hvis lønmodtager, hvilken lønform der er tale om.** Chauffører, der er vognmænd, har *mindre* sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end fastlønnede chauffører.
- > **Hvornår der holdes pause.** Chauffører, der kun holder pause, når de venter på næste tur, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end chauffører, der både holder pause på faste tidspunkter, og når de venter på næste tur.
- > **Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffører.** Chauffører, der især kører i storbyer, har større sandsynlighed for altid eller ofte at have været trætte, når de kørte taxi, end chauffører, der især kører i landområder.

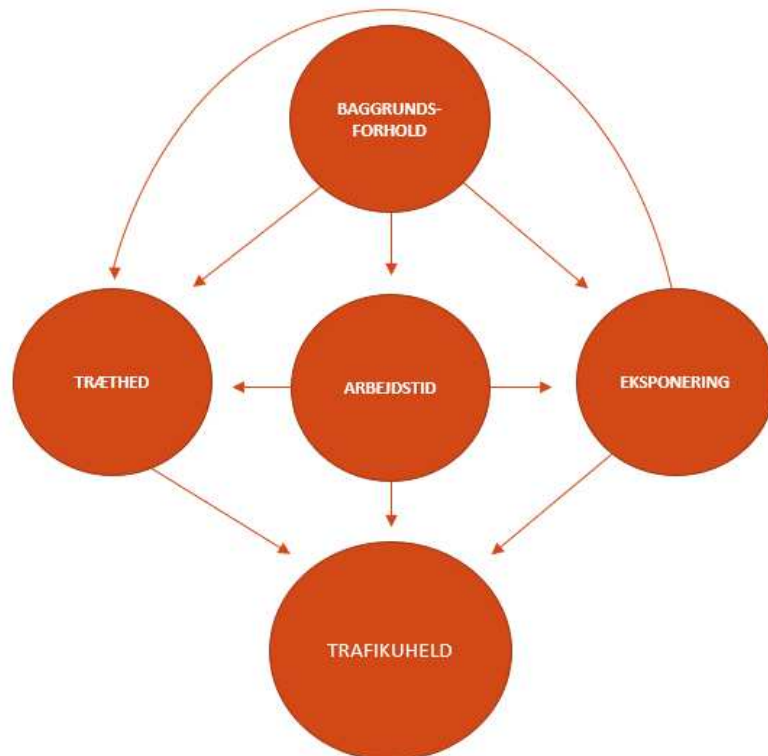
Når vi tager højde for chaufførernes baggrundsforhold og herunder ansættelsesforhold og lønform, deres arbejdstid og eksponering er de to forhold, der har størst betydning for trætheden dermed forbundet med arbejdstiden: hvor ofte chaufførerne har meget lange arbejdsdage på mindst 13 timer, og hvor ofte de arbejder 7 dage eller flere i træk.

6 Trafikuheld

Trafikuheld

I dette kapitel sætter vi fokus på de trafikuheld, som taxi-chaufførerne har oplyst, at de har været involveret i, og belyser de følgende spørgsmål: Hvor mange har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, mens de var fører af en taxi? Vurderer taxi-chaufførerne, at der opstår flere farlige situationer, når de er trætte? Vurderer de selv, at træthed var medvirkende årsag til de trafikuheld, de eventuelt har været involveret i? Er der en statistisk sammenhæng mellem chaufførernes træthed og trafikuheld? Og hvad siger taxi-chaufførerne selv?

I kapitlet inddrager vi dermed alle faktorerne i den følgende figur i analyserne.

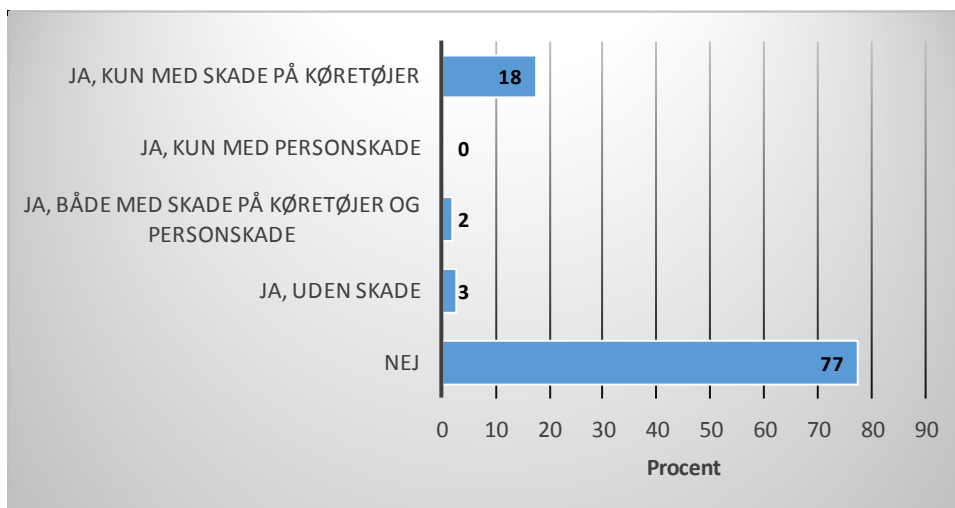


6.1 Trafikuheld inden for de sidste 5 år

En fjerdedel har været med i trafikuheld de sidste 5 år

En fjerdedel af taxi-chaufførerne (23 %) oplyser, at de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år. 18 % i trafikuheld, hvor der kun er sket skade på køretøjer, 2 % hvor der både har været personskade og skade på køretøjer og 3 %, hvor der ikke er sket skade.

Figur 6-1 Andel af taxi-chaufførerne, der oplyser, at de har været involveret i trafikuheld som fører af en taxi inden for de sidste 5 år. Procent.



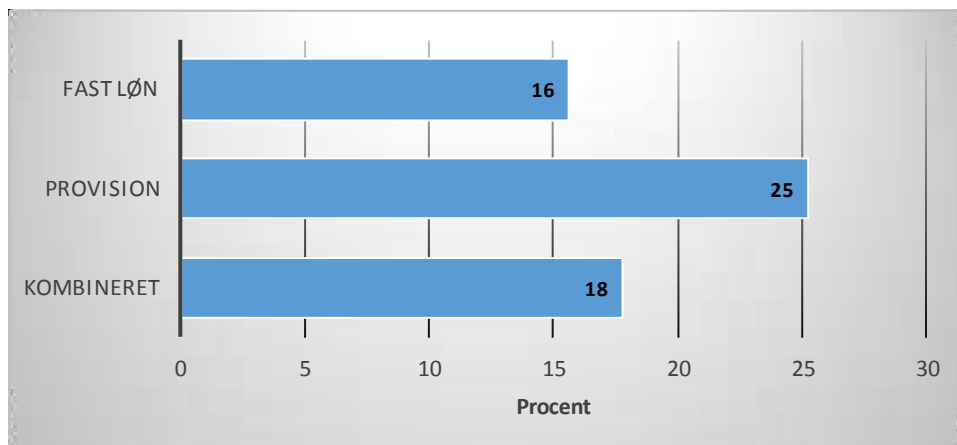
De taxi-chauffører, der især kører i storbyerne, har lidt hyppigere været involveret i trafikuheld (25 %), end de chauffører, der især kører i landområderne (17 %) ¹⁴.

Samtidig har de taxi-chauffører, der er provisionslønnede, hyppigere været involveret i trafikuheld (25 %) end de taxi-chauffører, der er fastlønnede (16 %) (Figur 6-2) ¹⁵.

Figur 6-2 Andel af taxi-chaufførerne, der oplyser, at de har været involveret i trafikuheld som fører af en taxi inden for de sidste 5 år. Opdelt efter aflønningsform. Procent.

¹⁴ Derimod er andelen blandt de, der især kører i provinsbyerne, ikke signifikant forskellig fra andelen i hverken storbyerne eller landområderne.

¹⁵ Forskellen på provisionslønnede, og de der har en kombination af fast løn og provision (18%) er ikke signifikant.



Der er desuden en tendens til, at de taxi-chauffører, der arbejder mere end 30 timer om ugen, hyppigere har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, end de taxi-chauffører, der arbejder op til 30 timer.

6.2 Træthed og trafikuheld

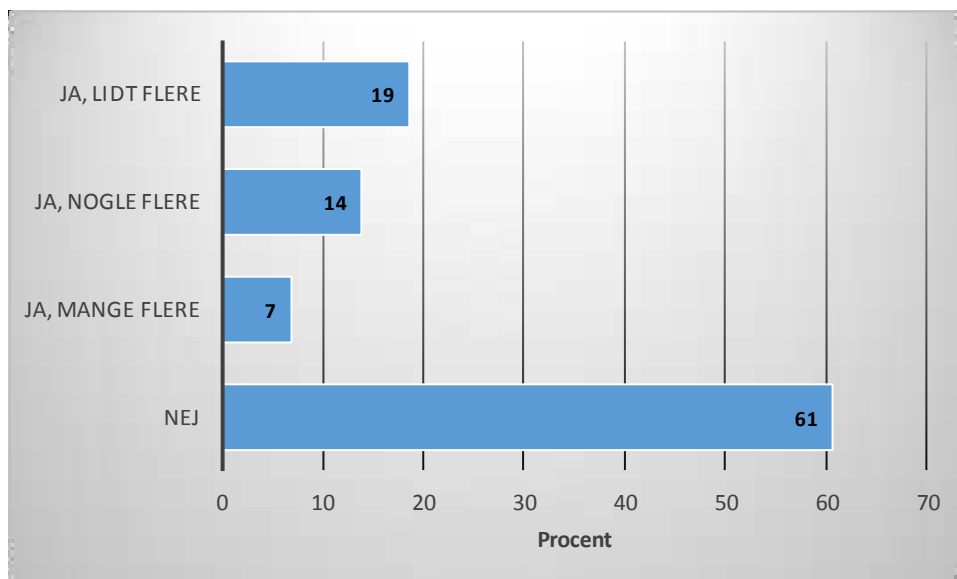
6.2.1 Taxi-chaufførernes egen vurdering

Flere farlige situationer?

Hvad er taxi-chaufførernes egen vurdering af betydningen af træthed for trafik-sikkerheden? Vi har spurgt chaufførerne, om de synes, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte, end når de er udhvilede?

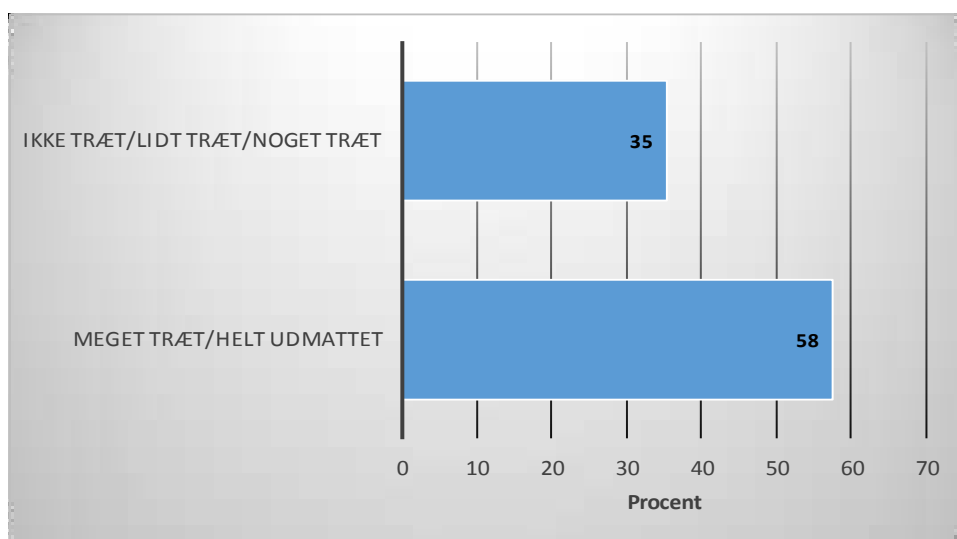
39 % af chaufførerne mener, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte. 19 % svarer, at der opstår lidt flere farlige situationer, 14 % at der opstår nogle flere, og 7 % at der opstår mange flere farlige situationer. 61 % mener ikke, at der opstår flere farlige situationer, når de er trætte, end når de udhvilede (Figur 6-3).

Figur 6-3 Taxi-chaufførerne fordelt efter deres svar på spørgsmålet: Synes du, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når du er træt, end når du er udhvilet? Procent.



Det er især de taxi-chauffører, der selv bliver meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt, der giver udtryk for, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte (Figur 6-4). 58 % af de chauffører, der er meget trætte eller helt udmattede, mener at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte, end når de er udhvilede. Den tilsvarende andel er 35 % blandt de chauffører, der ikke er trætte, lidt trætte eller noget trætte efter en typisk vagt.

Figur 6-4 Andel af taxi-chaufførerne, der mener, der opstår flere farlige situationer, når de er trætte, end når de er udhvilede, fordelt efter hvor trætte de er, efter en typisk vagt. Procent.

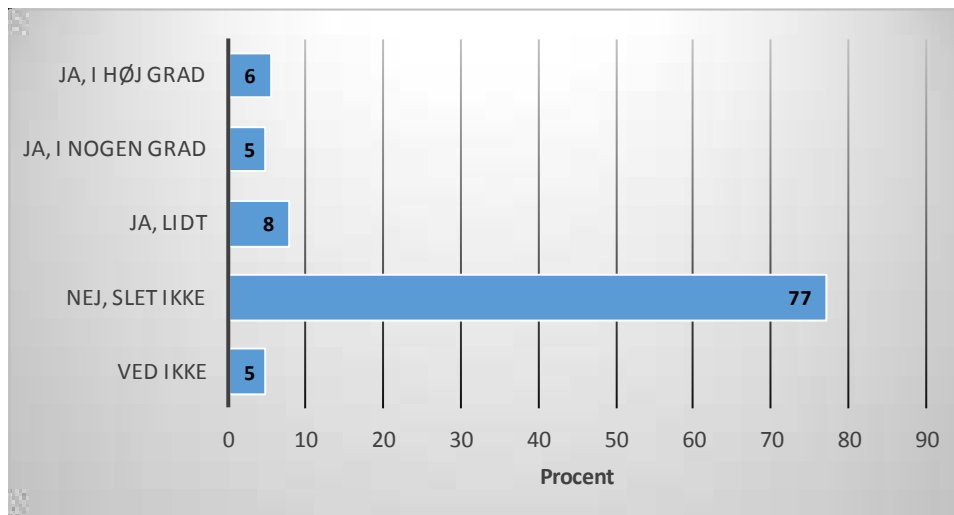


Var træthed medvirkende til trafikuheldet

Vi har spurgt de taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, om træthed var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. 18 %, dvs. ca. en femtedel svarer, at det var det i større eller mindre grad. 6 %

svarer ja, i høj grad, 5 % ja i nogen grad og 8 % svarer ja lidt¹⁶. 77 % afviser, at træthed var medvirkende til trafikuheldet (Figur 6-5).

Figur 6-5 Andel der vurderer, at træthed hos dem selv, var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Procent.



Note: Figuren vedrører taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de seneste 5 år.

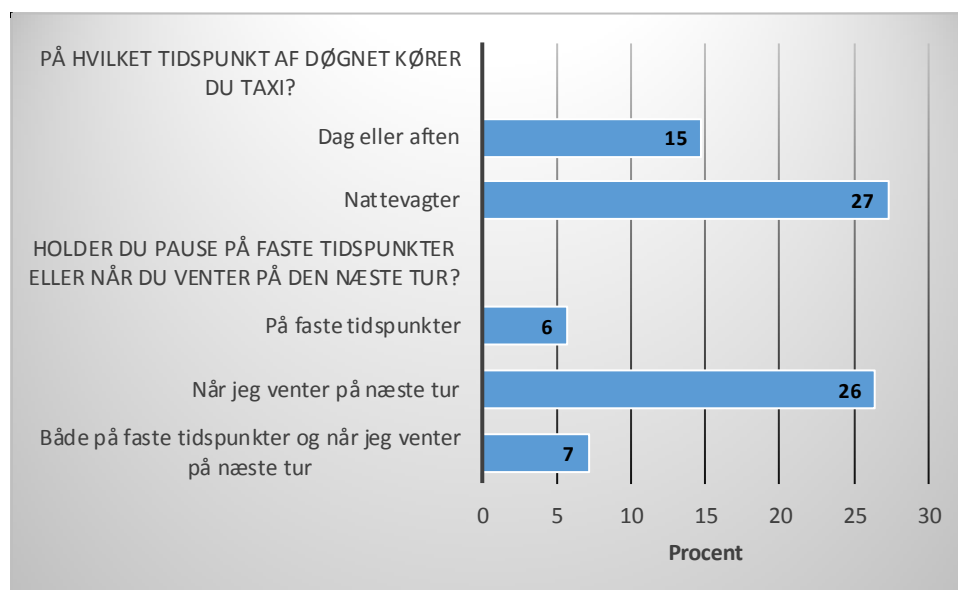
Figur 6-6 viser, hvor mange taxi-chauffører, der vurderer, at træthed hos dem selv var en medvirkende årsag til deres seneste trafikuheld, opdelt efter udvalgte arbejdsforhold.

De taxi-chauffører, der kører om natten (fast eller ind i mellem), vurderer hyppigere, at træthed var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld (27 %) end chauffører, der kører om dagen eller aftenen (15 %).

På samme måde vurderer taxi-chauffører, der kun holder pauser, når de venter på den næste tur langt hyppigere, at træthed var medvirkende årsag (26 %), end chauffører, der holder pause på faste tidspunkter (6 %), eller både på faste tidspunkter og når de venter på næste tur (7 %).

¹⁶ Når summen af disse tre andele afviger fra 18 % skyldes det afrundingsfejl.

Figur 6-6 Andel der vurderer, at træthed hos dem selv, var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Opdelt efter arbejdstidspunkt og hvornår man holder pause. Procent.

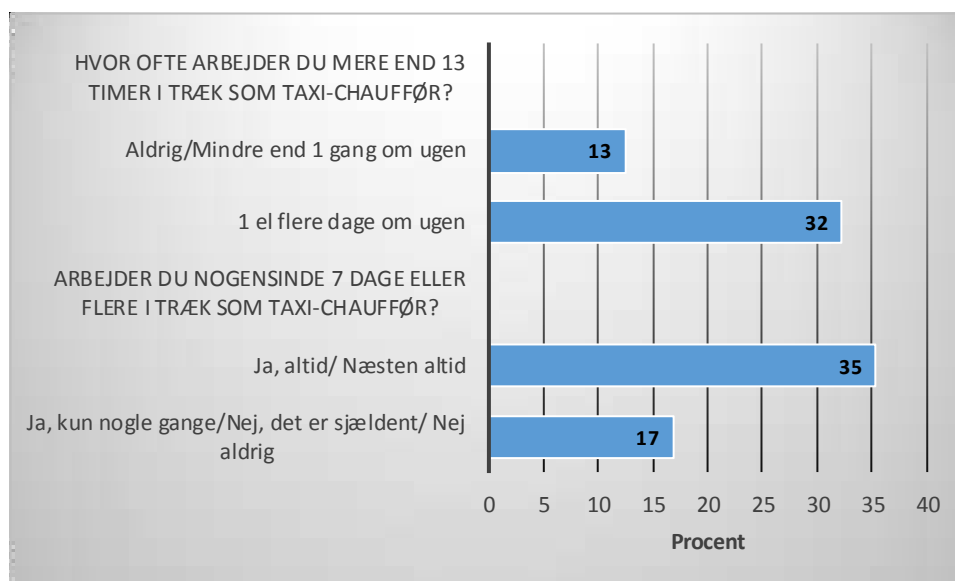


Note: Figuren vedrører taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de seneste 5 år. Opdelt efter udvalgte arbejdsforhold.

Taxi-chauffører som en eller flere dage om ugen arbejder mere end 13 timer i træk, giver langt hyppigere udtryk for, at træthed hos dem selv var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld, de var involveret i. Det er tilfældet for en tredjedel af disse chauffører (32 %). Til sammenligning er den tilsvarende andel 13 % blandt de chauffører, der aldrig eller mindre end en gang om ugen arbejder mere end 13 timer i træk (Figur 6-7).

Det samme er tilfældet for taxi-chauffører, der altid eller næsten altid arbejder 7 dage eller flere i træk. 35 % af de chauffører i denne gruppe, som har været udsat for trafikuheld, vurderer, at træthed var en medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Blandt de resterende chauffører er den tilsvarende andel 17 %.

Figur 6-7 Lange arbejdsdage, mange arbejdsdage i træk og træthed som medvirkende årsag til trafikuheld. Andel der vurderer, at træthed hos dem selv, var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Procent.

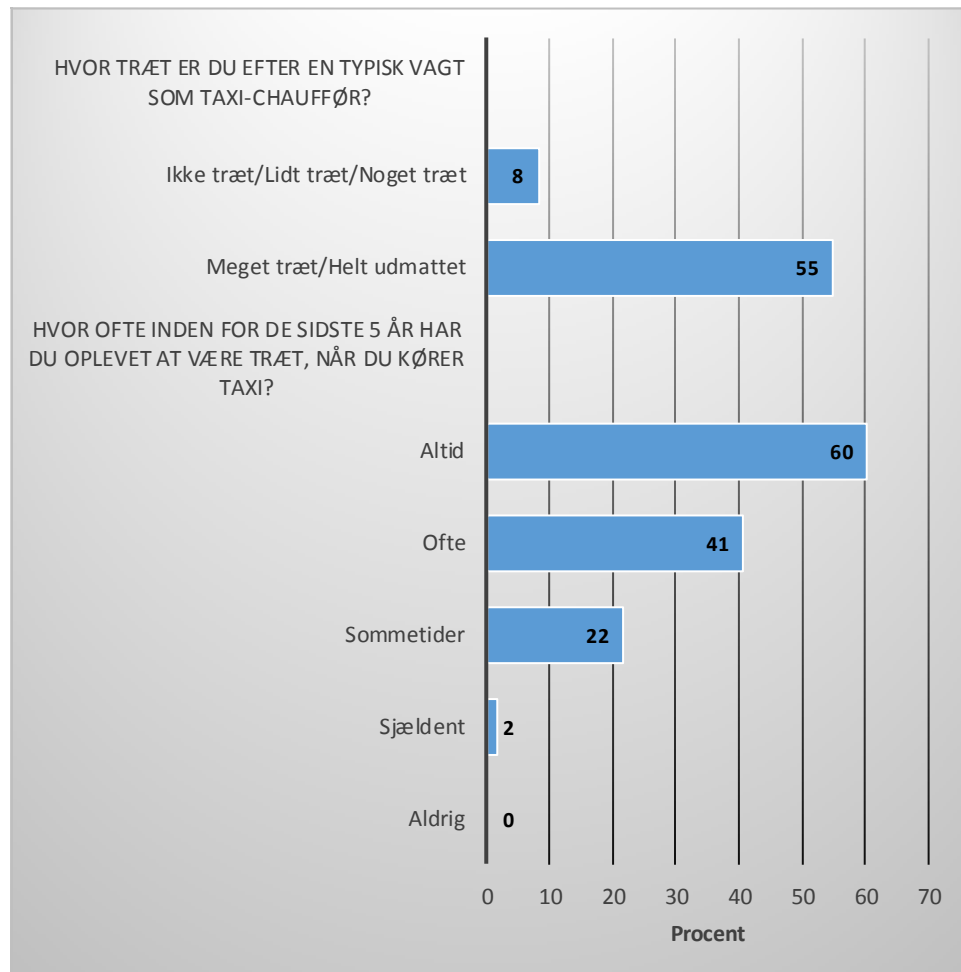


Note: Figuren vedrører taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de seneste 5 år.

Der er en stærk sammenhæng mellem chaufførernes træthed efter en typisk vagt, og deres vurdering af om træthed var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Mere end halvdelen (55 %) af de taxi-chauffører, som er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt, og som har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, vurderer, at træthed var en medvirkende årsag til trafikuheldet. Den tilsvarende andel er 8 % blandt de chauffører, der ikke er trætte, lidt trætte eller noget trætte efter en typisk vagt (Figur 6-8).

Samtidig er der en meget klar sammenhæng mellem chaufførernes svar på, hvor ofte inden for de sidste 5 år, de har oplevet at være trætte, når de kører taxi, og deres vurdering af, om træthed var en medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Jo oftere chaufførerne oplever at være trætte under kørslen, jo flere vurderer, at træthed var en medvirkende årsag til trafikuheldet (Figur 6-8).

Figur 6-8 Andel der vurderer, at træthed hos dem selv, var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Opdelt efter træthed. Procent.



Note: Figuren vedrører taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de seneste 5 år.

6.2.2 Analyse: Hvad har betydning for, OM taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld?

Analyse: Faktorer af betydning for OM chaufførerne har været med i trafikuheld

Vi har foretaget en analyse, hvor vi tager samtidig højde for betydningen af taxi-chaufførernes *arbejdstids- og ansættelsesforhold*, deres *baggrundskarakteristika* og *træthed* på, OM taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld eller ej inden for de sidste 5 år. Vi ser således i første omgang *ikke* på antallet af trafikuheld i perioden¹⁷.

Analysen viser, at det, der har størst betydning for, om taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge (Tabel 6-1):

¹⁷ Analysen er gennemført som en logistisk regressionsanalyse, hvor der samtidig kontrolleres for de øvrige forhold, der indgår i analysen.

- > **Hvor ofte inden for de sidste 5 år chaufføren har oplevet at være træt, når han/hun kører taxi.** Taxi-chauffører, der ofte eller sommetider har oplevet at være trætte, har større sandsynlighed for at have været involveret i trafikuheld, end taxi-chauffører der aldrig har oplevet at være trætte.
- > **Taxi-chaufførernes alder og køn.** Mænd i alderen 50+ år har større sandsynlighed for at have været involveret i trafikuheld end mænd under 50 år.
- > **Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør.** Jo flere timer taxi-chaufførerne i gennemsnit arbejder om ugen, jo større er sandsynligheden for, at de har været involveret i trafikuheld.
- > **Hvor chaufførerne kører mest.** Chauffører der især kører i storbyer, har større sandsynlighed for at have været involveret i trafikuheld end chauffører, der især kører i landområder.

Resultatet, at mænd i alderen 50+ år alt andet lige har større sandsynlighed for at have været involveret i trafikuheld, kan virke overraskende, når det sammenholdes med, at ancienniteten ikke har nogen statistisk signifikant effekt. Tilsammen tyder de to resultater på, at yngre mandlige chauffører er mere sikre i trafikken end ældre. Det står i kontrast til de fleste andre trafikikkerhedsanalyser, der peger på, at de yngre mænd har forhøjet risiko for trafikulykker.¹⁸ En mulig forklaring er, at resultater om trafikulykker for professionelle trafikanter ikke er sammenlignelige med resultater for ikke-professionelle trafikanter. Den risiko-adfærd, som unge mænd har generelt i trafikken, er måske ikke sammenlignelig med den risiko-adfærd, som unge professionelle taxi-chauffører har.

Derimod synes der at være overensstemmelse mellem officiel statistik og resultatet om, at personer, der kører i byområder, oftere er involverede i trafikulykker end personer, der kører i landområder.¹⁹

¹⁸ Jf. f.eks. COWI (2015): *Kønsmainstreaming – trafikuheld*.

¹⁹ Jf. f.eks. Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel UHELD3.

Tabel 6-1 Udvalgte odds ratios for sandsynligheden for at taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år.

Faktor:	Øger (+) el. mindsker (-) ssh. for at have været involveret i trafikuheld	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
			Nedre grænse	Øvre grænse
Alder og køn		<i>P=0,0023</i>		
Kvinde under 45 år		0,259	0,033	2,058
Kvinde 45 år og derover		1,384	0,606	3,162
Mand under 49		1		
Mand 50+ år	+	1,889	1,309	2,726
Hvor kører du mest?		<i>P=0,0092</i>		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	+	2,578	1,384	4,804
I provinsbyer		1,820	0,969	3,417
I landområder		1		
Hvor mange timer om ugen arbejder i gennemsnit som taxi-chauffør inkl. pauser?		<i>P=0,0089</i>		
Antal timer	+	1,013	1,003	1,023
Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?		<i>p<0,0001</i>		
Altid		2,060	0,820	5,176
Ofte	+	3,813	2,112	6,884
Sommetider	+	1,995	1,169	3,403
Sjældent		1,397	0,835	2,336
Aldrig		1		

Note 1: Se Tabel 5-1 for forklaring af odds ratio (OR) Note 2: I analysen er der desuden kontrolleret for bopæl, oprindelsesland, ansættelses- og lønform, hovedbeskæftigelse, anciennitet som taxi-chauffør, kørte km. pr. uge, arbejdstidspunkt, hvornår der holdes pause, hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør, hvor tit man arbejder mere end 7 dage i træk, hvor udhvilet man typisk er, når man møder på arbejde, om man får hvilet i løbet af en dag som taxi-chauffør, til at man er udhvilet, når man kører, samt hvor træt man typisk er efter en vagt som taxi-chauffør. Se Bilagstabel 4.

6.2.3 Analyse: Hvad har betydning for antallet af trafikuheld taxi-chaufførerne har været involveret i?

De chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, har i gennemsnit været involveret i 1,6 trafikuheld i denne periode.

Spørgsmålet er nu, hvilke chauffører, der kommer ud for flest trafikuheld, når vi tager højde fra chaufførernes baggrund, deres eksponering i trafikken, deres arbejdstid og træthed?

Analyse: Faktorer af betydning for ANTALLET af trafikuheld

For at belyse dette har vi foretaget en analyse af antallet af trafikuheld, som taxi-chaufførerne har været involveret inden for de sidste 5 år²⁰, hvor vi samtidig tager højde for disse forhold.

Analysen viser, at det, der har størst betydning for, antallet af trafikuheld, som taxi-chaufførerne har været involveret i, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge:

- > **Hvor ofte inden for de sidste 5 år chaufføren har oplevet at være træt, når han/hun kører taxi.** Taxi-chauffører, der altid, ofte eller sommetider har oplevet at være trætte, når de kører, har været involveret i flere trafikuheld end taxi-chauffører, der aldrig har oplevet at være trætte.
- > **Taxi-chaufførernes alder og køn.** Mænd i alderen 50+ år har været involveret i flere trafikuheld end mænd under 50 år og kvinder under 45 år²¹.
- > **Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør.** Jo flere timer taxi-chaufførerne i gennemsnit arbejder om ugen, jo flere trafikuheld har de været involveret i.
- > **Hvor chaufførerne kører mest.** Chauffører der især kører i storbyer, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der især kører i landområder²².
- > **Taxi-chaufførernes anciennitet.** Chauffører der har 3-5 års anciennitet, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der har mindst 11 års anciennitet.

²⁰ Analysen er gennemført som en negativ binomial regression, der er en statistisk metode, der er særligt velegnet til data, der forekommer som naturlige tal, dvs. positive heltal, som f.eks. antal trafikuheld. Der kontrolleres for de øvrige forhold, der indgår i analysen.

²¹ Som nævnt i forrige afsnit er det overraskende, at mænd i alderen 50+ år har været involveret i flere trafikulykker end yngre mænd.

²² Som nævnt i forrige afsnit er der overensstemmelse mellem officiel statistik og resultatet om, at personer, der kører i byområder, oftere er involverede i trafikulykker end personer, der kører i landområder.

Tabel 6-2 Udvalgte resultater af analyse af antal ulykker ved hjælp af negativ binomial regression.

Faktor	Øger (+) el. mindsker (-) antallet af ulykker	Parameterestimat	p-værdi
Alder og køn			0,0003
Kvinde under 45 år		-1,4448	0,1795
Kvinde 45 år og derover		0,1251	0,7656
Mand under 49		0	
Mand 50+ år	+	0,7133	0,0002
Hvor kører du mest?			0,0055
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)		0	
I provinsbyer		-0,1745	0,4035
I landområder	-	-1,0009	0,0021
Anciennitet som taxi-chauffør			0,0413
Under et år		0,4760	0,1361
1-2 år		0,0795	0,8105
3-5 år	+	0,7204	0,0025
6-10 år		0,2519	0,2430
11 år el. mere		0	
Hvor mange timer om ugen arbejder i gennemsnit som taxi-chauffør inkl. pauser?			0,0031
Antal timer	+	0,0145	0,0034
Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?			<0,0001
Altid	+	0,8968	0,0469
Ofte	+	1,2369	<0,0001
Sommetider	+	0,8037	0,0025
Sjældent		0,2807	0,2830
Aldrig		0	

Note 1: Positive tal indikerer et større antal ulykker end referencekategorien, og negative tal indikerer et lavere antal ulykker end referencekategorien, hvis p-værdien < 0,05. Referencekategorien = 0. Note 2: Parameterestimerne kan forstås ved at opgøre forholdet mellem antal personer med forskellige antal ulykker. Hvis der tages udgangspunkt i taxi-chauffører, der aldrig er trætte, når de kører taxi, viser modellen, at antallet af ulykker vil være ca. 2½ gange så stort for taxi-chauffører, der altid er trætte. Det beregnes som $e^{0,8968} = 2,45$, hvor 0,8968 er parameterskønnet for svaret 'Altid' til spørgsmålet 'Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?' og e er eksponentialfunktionen. Note 3. I analysen er der desuden kontrolleret for taxi-chaufførernes bopæl, oprindelsesland, ansættelses- og lønform, hovedbeskæftigelse, kørte km. pr. uge, arbejdstidspunkt, hvornår der holdes pause, hvor ofte man arbejder mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør, hvor tit man arbejder mere end 7 dage i træk, hvor udhvilet man typisk er, når man møder på arbejde, om man får hvilet i løbet af en dag som taxi-chauffør, til at man er udhvilet, når man kører, samt hvor træt man typisk er efter en vagt som taxi-chauffør. Se Bilagstabel 5.

6.3 Hvad siger taxi-chaufførerne om trafikuheld?

Involveret i uheld

I den kvalitative del af undersøgelsen fortæller nogle af informanterne, at de selv har været involveret i trafikuheld.

"Ja jeg kørte ind i en bil – vi holdt ved lyskrydset, hvor hende foran kørte for grønt og bremsede igen. Her var jeg uopmærksom, det var min træthed, der gjorde det, og så kørte jeg ind i hende – jeg ramte hendes trækkrog og min kofanger blev ødelagt." (Informant)

"Cyklister når jeg skal dreje til højre – jeg var lige ved at køre ham ned. Jeg fik heldigvis bremsat – han råber op. Mange cyklister misforstår situationen og tror vejen er deres." (Informant)

"Ja en gang – det var træthed og jeg var ukoncentreret, så jeg så ikke lige, at den bil foran var stoppet, og så kørte jeg op i den. Det var en fredag og den femte dag [i træk] – jeg ved ikke hvad der specifikt var årsagen til, jeg var ekstra træt den dag, men det var jeg bare. Det var sådan 'middagssøvnstid' ca. 13.30, og jeg havde kunder i bilen. Den dag ville jeg ønske, at jeg havde holdt ind og havde blundet lidt." (Informant)

"Jeg har kommet til at køre vejskilt ned – midt om natten, hvor jeg ikke havde set det." (Informant)

Årsager til trafikuheld

Informanterne peger på forskellige årsager til trafikuheld.

Nogle af informanterne nævner, at det er andre trafikanters uopmærksomhed, der er årsagen til trafikuheld, enten fordi de sidder og tænker på andre ting, ser på deres telefon, kører for hurtigt/langsomt eller på anden måde ikke er fokuserede på trafikken. Denne årsag er der dog også flere af informanterne, som mener, også gælder chaufførerne selv. De peger bl.a. på den elektronik (taxameter, bestillinger, navigation), der er i bilerne.

"Når folk [chauffører] er ukoncentrerede, og vi har en masse elektronik (navigator og computerskærm med bestillingerne) i bilerne i dag, og det kan også gøre, at man bliver ukoncentreret. Man sidder og tjekker den næste tur." (Informant)

"Jeg så erhvervschauffører, som sad med telefon ved øret eller skrev på telefon – det gør, at man ikke kan være opmærksom i trafikken. Det jeg oplevede [generelt] var trafikuheld om eftermiddagen, hvor folk er på vej hjem fra arbejde og har alt for meget at tænke på med at hente børn og lave mad – her tænker jeg mest på privatpersoner. Men taxachauffører har nok også andre tanker, end det de skal – [nemlig at have] fokus på trafikken." (Informant)

"Tror ikke træthed er årsagen – men der vil altid være tidspunkter, hvor man er uopmærksom f.eks. pga. taxameteret, hvis der kommer en besked eller en tur. Det kan være en synder." (Informant)

Forskel dag/nat

Alle informanter siger, at der er forskel på dag og natkørsel. Om dagen er der mest trafik, flere cyklister, politibiler, busser, som gør, at der kan ske uheld. Det er især cyklister og højresving, informanterne nævner som eksempel på risikofyldte situationer i trafikken.

Om natten er der i hverdagene mere stille, men i weekenden skal chaufførerne være opmærksomme. Der kan være mennesker som er påvirkede og derfor utilregnelige eller uopmærksomme (især i byerne).

"Tidspunktet har betydning – jeg fik ofte trafikmeldinger om eftermiddagen mellem 15-17, hvor der var sket trafikuheld eller morgentrafik." (Informant)

En af de chauffører, som både kører dag og nat, har dog en anden oplevelse og fortæller:

"Kunderne er forskellige – om natten, så har de mere tid og er fulde – der kan blive ballade. Om dagen, så skal de noget og har planer og er mere stille og rolige." (Informant)

Forskel by/land Stort set alle informanter oplever en forskel på at køre i byen og på landet.

"Ude på landet er mere stille og roligt. Inde i byen er der mange forskellige politi, cyklister, busser, mm." (Informant)

Træthed og trafikuheld Nogle af informanterne nævner også træthed som årsag til trafikuheld. Til spørgsmålet, om de synes, der opstår flere farlige situationer i trafikken, når man er træt end udhvilet, svarer stort set alle ja.

"Ja, det vil jeg tro – jeg har ikke statistik. Det er typisk, når man ikke får kigget ordentligt og er ukoncentreret. Telefonsnak i telefonen er farligt, fordi man har koncentrationen et andet sted, også selvom man ikke har telefonen i hånden. Derudover kan navigation, som kan tage koncentrationen – biler er fyldt med udstyr i dag. (Informant)

"Mange har 12 timers vagter, så vagtens længde kan man ikke sige noget generelt om, men den koncentrerede tid hvor man kører og længere stræk kan have betydning. Det kan være medvirkende årsag til, at der sker uheld. Hvis hjulene ruller i 12 timer, så er det hårdt. I mine unge dage, hvor jeg kørte lastbil, så kunne det godt blive 16-18 timer uden problemer, det kunne man godt komme til. Det tror jeg, der er nogle, der gør med taxa, men vi har fået nyt chaufførkort, hvor trafik/taxastyrelsen har mulighed for at tjekke det." (Informant)

"Jeg har set mange taxachauffører, som er kørt galt og har smadret bilerne – det, tror jeg, er pga. træthed. Dem, jeg kender, er gode chauffører og ved, hvordan man kører bil, og derfor tænker jeg at den eneste grund må være, at de er trætte." (Informant)

"Trætheden er det største problem. Hvis man kører mange timer, så bliver de trætte." (Informant)

En vognmand, fortæller om en bestemt situation, som lærte ham, at han aldrig måtte køre, hvis han var træt, og derfor gør han det ikke længere.

"For mange år siden blev jeg opmærksom på, at man ikke skal køre længere tid, end man kunne. Da jeg kørte meget om natten og mange små ture af og på, så ved man slet ikke, hvor træt man er, men hvis man får en lang tur, så når man sætter kunden af, så kan man mærke, hvor træt man er. Jeg prøvede at skulle køre 40 km tilbage, og jeg var så træt og øjnene slørede, så jeg var nødt til at stå ud af bilen et par gange for at få frisk luft. Så nu, hvis jeg får træthedssignaler, så kører jeg hjem. Det er 8-9 år siden, det skete, jeg var helt grøn taxa mand og kunne ikke køre nok og tjene nok, men det er den måde, jeg har oplevet at finde min grænse." (Informant)

Til spørgsmålet om, hvor meget betydning de tror, træthed (hvor mange timer personen har kørt) har for trafiksikkerheden, er der en stor del af informanterne, som mener, det har betydning.

"Jeg er helt sikker på, at hvis man er meget træt, så har det stor betydning. Jeg har den frihed, at jeg kan køre hjem, hvis jeg er for træt. Her er det anderledes, hvis du har et ansættelsesforhold. Jeg kører hjem, hvis jeg er for træt, og det gør chaufførerne [hans ansatte] også, og nogle af dem kan godt køre ind et sted og tage en lur. Det siger jeg også, at det må de meget gerne. Det er derfor, de skal tilrettelægge egen arbejdstid." (Informant)

"Jo flere timer og jo senere på dagen/vagten, jo værre. Her er man nødt til at være en hård nyser og sige, når man ikke kan mere, så kører man hjem." (Informant)

"Det kan godt være – det betyder meget. Sidste gang jeg kørte til [en længe tur om natten], var jeg så træt og tænkte på mine 4 kunder i bilen, og at det ikke skulle gå galt. De var så stille og sov, og derfor blev jeg træt. Det er nemmere hvis jeg snakker med folk, det opfrisker mig. På vejen tilbage var jeg så træt, så jeg parkerede et sted og tog en pause, og så kørte jeg hjem." (Informant)

"Hvis man er rigtig træt, så betyder det rigtig meget – hvis man sidder og nikker og er ved at falde i søvn, så er det farligt. Jeg føler ikke, at det er usikkert for mig at køre efter 11 timer. Hvis jeg er pissetræt, så må jeg afslutte vagten og køre hjem – det sker sjældent og ellers lur ved frokost." (Informant)

6.4 Opsummering

Opsummering

I dette kapitel har vi sat fokus på de trafikuheld, som taxi-chaufførerne har oplyst, at de har været involveret i.

En fjerdedel af taxi-chaufførerne (23 %) oplyser, at de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år. 18 % i trafikuheld, hvor der kun er sket skade på køretøjer, 2 % hvor der både har været personskade og skade på køretøjer og 3 %, hvor der ikke er sket skade.

De taxi-chauffører, der især kører i storbyerne, har lidt hyppigere været involveret i trafikuheld, end de chauffører, der især kører i landområderne. Samtidig har de taxi-chauffører, der er provisionslønnede, hyppigere været involveret i trafikuheld end de taxi-chauffører, der er fastlønnede.

39 % af taxi-chaufførerne mener, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte. Det er især de taxi-chauffører, der selv bliver meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt, der giver udtryk for, at der opstår flere farlige situationer i trafikken, når de er trætte.

Vi har spurgt de taxi-chauffører, der har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, om træthed var medvirkende årsag til det seneste trafikuheld. Ca. en femtedel svarer, at det var det i større eller mindre grad.

Det gælder især de taxi-chauffører, der:

- > kører om natten
- > der kun holder pauser, når de venter på den næste tur
- > som en eller flere dage om ugen arbejder mere end 13 timer i træk
- > som altid eller næsten altid arbejder 7 dage eller flere i træk
- > som er meget trætte eller helt udmattede efter en typisk vagt
- > eller for de chauffører, der altid eller ofte inden for de sidste 5 år har været trætte, når de kører taxi.

Vi har foretaget en analyse af *antallet af trafikuheld*, som taxi-chaufførerne har været involveret inden for de sidste 5 år, hvor vi tager samtidig højde for betyd-

ningen af taxi-chaufførernes *baggrundsforhold, arbejdstidsforhold, eksponering for trafikuheld og træthed.*

Analysen viser, at det, der har størst betydning for, antallet af trafikuheld, som taxi-chaufførerne har været involveret, er de følgende forhold i den nævnte rækkefølge:

- > **Hvor ofte inden for de sidste 5 år chaufføren har oplevet at være træt, når han/hun kører taxi.** Taxi-chauffører, der altid, ofte eller sommetider har oplevet at være trætte, når de kører, har været involveret i flere trafikuheld end taxi-chauffører, der aldrig har oplevet at være trætte.
- > **Taxi-chaufførernes alder og køn.** Mænd i alderen 50+ år har været involveret i flere trafikuheld end mænd under 50 år og kvinder under 45 år.
- > **Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør.** Jo flere timer taxi-chaufførerne i gennemsnit arbejder om ugen, jo flere trafikuheld har de været involveret i.
- > **Hvor chaufførerne kører mest.** Chauffører der især kører i storbyer, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der især kører i landområder.
- > **Taxi-chaufførernes anciennitet.** Chauffører der har 3-5 års anciennitet, har været involveret i flere trafikuheld end chauffører, der har mindst 11 års anciennitet.

Alt i alt kan vi slå fast, at når vi tager højde for en lang række baggrundsfaktorer, som chaufførernes baggrundsforhold inklusive deres ansættelsesforhold og lønform, deres arbejdstid og eksponering for trafikuheld, er det forhold, der har størst betydning for, om de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år forbundet med træthed, og mere konkret: hvor ofte taxi-chaufførerne har været trætte, når de har kørt taxi.

Bilag A Metode

A.1 Den kvantitativ analyse

Undersøgelses design Undersøgelsen er gennemført som en web- og telefonbaseret surveyundersøgelse. Spørgeskemaet er udarbejdet af COWI A/S, der desuden har foretaget analyserne og udarbejdet rapporten fra undersøgelsen. Dataindsamlingen er foretaget DST Survey.

Til spørgeskemaet er indhentet kommentarer fra Beskæftigelsesministeriet og Arbejdstilsynet. Endvidere har Dansk Industri og 3F som repræsentanter for Branchefællesskabet for Arbejdsmiljø inden for transportområdet haft mulighed for at kommentere på spørgeskemaet.

Dataindsamlingen er foretaget blandt en simpel tilfældig stikprøve i populationen af selvstændige og lønmodtagere i virksomheder med arbejdssted registreret i branche 49.32.00 Taxikørsel.

Population og svarprocent

Populationen omfatter 9.644 personer. Heraf er der trukket en bruttostikprøve på 4.100 personer, hvoraf 108 havde adressebeskyttelse. Tilbage var 3.992 personer i nettostikprøven.

Der er opnået komplette besvarelser fra 1.522 personer svarende til en svarprocent på 38,1 %, hvoraf 1.191 personer oplyser, at de er taxi-chauffører.

Undersøgelses datagrundlag består af besvarede spørgeskemaer fra disse 1.191 personer.

Bortfaldsanalyse

I undersøgelsen har der været større bortfald blandt unge mænd i alderen 18-49 år end blandt mænd, der er ældre.

Bilagstabel 1 Fordeling af køn og alder, bopæl og oprindelse blandt de besvarede spørgeskemaer og i populationen

	Svar	Population
Køn og alder		
Mænd -49 år	33%	40%
Mænd 50+ år	57%	49%
Kvinde under 45 år	3%	4%
Kvinde 45 år og derover	7%	7%
I alt	100%	100%
Oprindelse		
Dansk, vestl. indiv. og efterkommere	68%	61%
Indvandrere fra ikke-vestligt land	32%	39%
I alt	100%	100%
Bopæl		
Hovedstaden	43%	49%
Øvrige Danmark	57%	51%
	100%	100%

Der er desuden større bortfald blandt personer, der bor i Hovedstaden end i resten af Danmark og blandt personer, der er indvandrere fra ikke-vestlige lande end fra personer med dansk baggrund, vestlige indvandrere samt efterkommere (Bilagstabel 1).

Vægtning

For at tage højde for disse skævheder i bortfaldet har COWI besluttet at vægte de deskriptive analyser efter køn og aldersgruppe, geografi samt oprindelse. Vægtene er konstrueret, så de er normeret til 1, dvs. at anvendelsen af vægtene ikke resulterer i mere signifikante resultater, end hvis de ikke var blevet anvendt. I de multivariate analyser (med mange forklarende variabler) sørger vi samtidig for, at disse variabler indgår i analyserne, hvorfor der ikke vægtes i de multivariate analyser.

Validitet

For at være sikre på at antallet af respondenter, der har været involveret i trafikuheld, er stort nok til, at materialet kan analyseres, har vi i spørgeskemaet valgt at spørge, om respondenterne har været med i trafikuheld inden for de sidste 5 år, og med hensyn til træthed, hvor ofte respondenterne har oplevet at være trætte inden for de sidste 5 år.

Der er næppe tvivl om, at respondenterne ikke på dato kan tidsfæste en periode på 5 år, men vi antager, at de fleste er i stand til at besvare de to spørgsmål ud fra en fornemmelse af periodens længde. Besvarelsen af spørgeskemaet tyder således ikke på, at spørgsmålene har givet anledning til problemer. Der er således et meget lavt antal 'ved ikke' svar på begge spørgsmål (under 5), og der sker heller ikke en pludselig stigning i antallet, der stopper besvarelsen af spørgeskemaet. Heller ikke undersøgelsens kvalitative del tyder på, at der skulle være problemer med besvarelsen af de to spørgsmål. Når informanterne i de kvalitative interview blev spurgt, om de har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år, var de hurtige til at svare. Derudover kunne de detaljeret beskrive situationen, de havde været i, da uheldet skete. Dette indikerer, at svarene er valide.

A.2 Den kvalitative analyse

Som en del af undersøgelsen er der gennemført 14 kvalitative interview med taxi-chauffører, heraf 2 interview i forbindelse med udvikling af spørgeskemaerne og 12 interview med udvalgte respondenter af spørgeskemaet.

Interviewpersonerne, blev rekrutteret på grundlag af data fra DST Survey om informanter, som havde tilkendegivet, at COWI måtte kontakte dem. De 2 interviewpersoner før spørgeskemaundersøgelsen blev rekrutteret via taxaholdepladsen på Hovedbanegården.

Interviewguiden til de første interview blev udarbejdet ud fra overordnede temaer, som skulle indgå i spørgeskemaet med henblik på at få identificeret relevante items og svarkategorier.

Interviewguiden til de øvrige interview blev udarbejdet på baggrund af temaer og items i de færdige spørgeskemaer med fokus på at få uddybet årsager og sammenhænge mellem arbejdstid og arbejdsrelateret træthed for trafikuheld blandt taxachauffører. Herunder en beskrivelse af risikofaktorer for trafikuheld og hvordan chaufførerne håndterer og oplever træthed og arbejdstid.

Interviewene blev foretaget over telefonen som semistrukturerede interview med udgangspunkt i interviewguiden og afrapporteret med noter fra hvert interview.

Analyserne af de kvalitative data blev gennemført i databehandlingsprogram Nvivo. Analyserne er udarbejdet på baggrund af først en tematisk tekstanalyse, som foregår ved at interviewnoter samles og gennemlæses på tværs med henblik på at identificere umiddelbare overordnede kategorier. Derefter blev data kodet og relevante citater udtrukket ift. at kunne beskrive sammenhænge og mønstre mellem de kvalitative data og data fra spørgeskemaet.

Resultaterne af de kvalitative interview er præsenteret i rapporten, dels i selvstændige afsnit og dels i form af korte uddrag af interviewene, der eksemplificerer rapportens resultater og konklusioner.

Herunder er en oversigt over informanternes profiler i de kvalitative interview.

Informant	Køn	Aldersgruppe	Ancienitet	Region	Ansættelsesforhold	Involvement i trafikuheld
1	Mand	60'erne	Over 11 år	Region Syddanmark	Lønmodtager	Nej
2	Mand	70'erne	Over 11 år	Region Hovedstaden	Vognmand	2-3 gange
3	Kvinder	50'erne	3-5 år	Region Syddanmark	Lønmodtager	1 gang
4	Mand	50'erne	Over 11 år	Region Sjælland	Vognmand	2-3 gange
5	Mand	50'erne	3-5 år	Region Hovedstaden	Lønmodtager	Nej
6	Mand	50'erne	Over 11 år	Region Hovedstaden	Vognmand	Nej
7	Mand	20'erne	Under 1 år	Region Nordjylland	Lønmodtager	1 gang
8	Mand	50'erne	6-10 år	Region Syddanmark	Vognmand	1 gang
9	Mand	60'erne	Over 11 år	Region Sjælland	Vognmand	Nej
10	Mand	20'erne	Under 1 år	Region Hovedstaden	Lønmodtager	1 gang
11	Mand	30'erne	1-2 år	Region	Lønmodtager	Nej

				Syddan- mark		
12	Mand	60'erne	Over 11 år	Region Hoved- staden	Lønmodtager	1 gang

Bilag B Bilagstabeller

I flere af de følgende bilagstabeller anvendes odds-ratio. Et odds-ratio (OR) er et mål for sammenhæng mellem to variable, det vil sige et forhold (ratio) mellem to odds. Hvis OR for en given gruppe er større end 1, er der flere, der har svaret ja til spørgsmålet end i referencegruppen, hvor OR er lig med 1. Resultatet er dog kun signifikant, hvis værdien 1 *ikke* ligger i intervallet mellem den viste nedre og øvre grænse for 95 % konfidensintervallet.

Bilagstabel 2 Odds ratio (OR) for sandsynligheden for at taxi-chaufførerne altid eller ofte har oplevet at være trætte, når de har kørt taxi i de sidste 5 år

Faktor	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
		Nedre grænse	Øvre grænse
Alder og køn	<i>P=0,1522</i>		
Kvinde under 45 år	3,770	1,169	12,159
Kvinde 45 år og derover	1,596	0,603	4,223
Mand under 49	1		
Mand 50+ år	1,173	0,746	1,846
Bopæl	<i>P=0,2548</i>		
Hovedstaden	1		
Øvrige Danmark	1,348	0,806	2,256
Oprindelsesland	<i>P=0,0407</i>		
Dansk, vestl. indiv. og efterkommere	1		
Indvandrer fra ikke-vestligt land	1,660	1,022	2,699
Selvstændig/lønmodtager – lønform	<i>p<0,0001</i>		
Vognmand	0,239	0,103	0,558
Lønmodtager, fast løn	1		
Lønmodtager, provision	0,835	0,393	1,775
Lønmodtager, kombineret	0,495	0,197	1,241
Hvor kører du mest?	<i>P=0,0009</i>		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	3,116	1,494	6,503
I provinsbyer	1,278	0,600	2,722
I landområder	1		
Holder du pause på faste tidspunkter eller når du venter på næste tur?	<i>P=0,0005</i>		
På faste tidspunkter	0,476	0,200	1,132
Når jeg venter på næste tur	1		
Både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur	0,390	0,239	0,637
Hvor ofte arbejder du mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?	<i>p<0,0001</i>		
Aldrig	1		
Mindre end 1 gang om ugen	1,689	0,971	2,937
1-2 dage om ugen	2,070	1,213	3,533
3-4 dage om ugen	11,645	4,743	28,591
5-7 dage om ugen	3,978	1,297	12,202
Arbejder du nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?	<i>p<0,0001</i>		
Ja, altid	4,009	1,547	10,389
Ja, næsten altid	5,165	1,995	13,371
Ja, men kun nogle gange	2,489	1,460	4,243
Nej, det er sjældent	0,962	0,534	1,731
Nej aldrig	1		

Der er kontrolleret for følgende forhold i Bilagstabel 2:

- > *Taxi-chaufførernes køn og alder* (Mand -49 år, Mand 50+ år, Kvinde -45 år, Kvinde 45+ år),
- > *Bopæl* (Hovedstaden, Øvrige Danmark)
- > *Oprindelsesland* (Dansk vestl. indv. og efterkommere, Indvandrere fra ikke-vestlige lande)
- > *Selvstændig eller lønmodtager inkl. lønform* (Lønmodtager fast løn lønmodtager provision, lønmodtager kombineret, vognmand)
- > *Hovedbeskæftigelse* (taxi-chauffør, anden hovedbeskæftigelse)
- > *Anciennitet som taxi-chauffør* (Under et år, 1-2 år, 3-5 år, 6-10 år, 11 år eller mere)
- > *Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffør?* (I storbyer - København, Århus, Odense, Aalborg, i provinsbyer, i landområder)
- > *Dage på ugen man kører taxi* (Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag, Lørdag, Søndag)
- > *Kørte km pr. uge*
- > *Arbejdstidspunkt* (Kun dag- eller aften vagter, også nattevagter)
- > *Hvornår der holdes pause* (På faste tidspunkter, når jeg venter på næste tur, både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur)
- > *Hvor ofte arbejder man mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?* (Aldrig, Mindre end 1 gang om ugen, 1-2 dage om ugen, 3-4 dage om ugen, 5-7 dage om ugen)
- > *Arbejder man nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?* (Ja, altid, Ja, næsten altid, Ja, men kun nogle gange, Nej, det er sjældent, Nej, aldrig)
- > *Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør*

Bilagstabel 3 Odds ratio (OR) for sandsynligheden for at taxi-chaufførerne er meget trætte eller helt udmattede

Faktor	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
		Nedre grænse	Øvre grænse
Alder og køn	<i>P=0,1068</i>		
Kvinde under 45 år	1,713	0,416	7,056
Kvinde 45 år og derover	3,467	1,267	9,485
Mand under 49	1		
Mand 50+ år	1,146	0,718	1,831
Bopæl	<i>P=0,2370</i>		
Hovedstaden	1		
Øvrige Danmark	1,404	0,800	2,463
Oprindelsesland	<i>P=0,0089</i>		
Dansk, vestl. indiv. og efterkommere	1		
Indvandrer fra ikke-vestligt land	1,976	1,186	3,292
Selvstændig/lønmodtager – lønform	<i>P=0,0061</i>		
Vognmand	0,240	0,104	0,553
Lønmodtager, fast løn	1		
Lønmodtager, provision	0,457	0,210	0,994
Lønmodtager, kombineret	0,432	0,172	1,084
Kørte km. pr. uge	<i>P=0,0052</i>		
Km pr. uge	1,001	1,000	1,001
Hvor kører du mest?	<i>P=0,0005</i>		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	4,766	2,095	10,842
I provinsbyer	2,276	1,035	5,002
I landområder	1		
Kører du taxi om onsdagen?	<i>P=0,0209</i>		
Onsdag	0,471	0,248	0,892
Ej onsdag	1		
På hvilket tidspunkt af døgnet kører du taxi?	<i>P=0,0219</i>		
Dag eller aften	0,584	0,369	0,925
Nattevagter	1		
Holder du pause på faste tidspunkter eller når du venter på næste tur?	<i>P=0,0004</i>		
På faste tidspunkter	1		
Når jeg venter på næste tur	4,629	1,664	12,874
Både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur	2,168	0,734	6,406
Arbejder du nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?	<i>P=0,0001</i>		
Ja, altid	3,541	1,263	9,923
Ja, næsten altid	2,761	1,008	7,561
Ja, men kun nogle gange	3,807	2,169	6,681
Nej, det er sjældent	1,743	0,974	3,12
Nej aldrig	1		

Der er kontrolleret for følgende forhold i Bilagstabel 3:

- > *Taxi-chaufførernes køn og alder* (Mand -49 år, Mand 50+ år, Kvinde -45 år, Kvinde 45+ år),
- > *Bopæl* (Hovedstaden, Øvrige Danmark)
- > *Oprindelsesland* (Dansk vestl. indiv. og efterkommere, Indvandrere fra ikke-vestlige lande)
- > *Selvstændig eller lønmodtager inkl. lønform* (Lønmodtager fast løn lønmodtager provision, lønmodtager kombineret, vognmand)
- > *Hovedbeskæftigelse* (taxi-chauffør, anden hovedbeskæftigelse)
- > *Anciennitet som taxi-chauffør* (Under et år, 1-2 år, 3-5 år, 6-10 år, 11 år eller mere)
- > *Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffør?* (I storbyer - København, Århus, Odense, Aalborg, i provinsbyer, i landområder)
- > *Dage på ugen man kører taxi* (Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag, Lørdag, Søndag)
- > *Kørte km pr. uge*
- > *Arbejdstidspunkt* (Kun dag- eller aften vagter, også nattevagter)
- > *Hvornår der holdes pause* (På faste tidspunkter, når jeg venter på næste tur, både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur)
- > *Hvor ofte arbejder man mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?* (Aldrig, Mindre end 1 gang om ugen, 1-2 dage om ugen, 3-4 dage om ugen, 5-7 dage om ugen)
- > *Arbejder man nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?* (Ja, altid, Ja, næsten altid, Ja, men kun nogle gange, Nej, det er sjældent, Nej, aldrig)
- > *Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør*

Bilagstabel 4 Odds ratio (OR) for sandsynligheden for, at taxi-chaufførerne har været involveret i trafikuheld inden for de sidste 5 år.

Faktor	p-værdi / OR	95 % konfidensinterval	
		Nedre grænse	Øvre grænse
Alder og køn	<i>P=0,0023</i>		
Kvinde under 45 år	0,259	0,033	2,058
Kvinde 45 år og derover	1,384	0,606	3,162
Mand under 49	1		
Mand 50+ år	1,889	1,309	2,726
Bopæl	<i>P=0,4562</i>		
Hovedstaden	1		
Øvrige Danmark	1,163	0,782	1,731
Oprindelsesland	<i>P=0,5160</i>		
Dansk, vestl. indiv. og efterkommere	1		
Indvandrer fra ikke-vestligt land	1,139	0,769	1,688
Hvor kører du mest?	<i>P=0,0092</i>		
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	2,578	1,384	4,804
I provinsbyer	1,820	0,969	3,417
I landområder	1		
Hvor mange timer om ugen arbejder i gennemsnit som taxi-chauffør inkl. pauser?	<i>P=0,0089</i>		
Antal timer	1,013	1,003	1,023
Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?	<i>p<0,0001</i>		
Altid	2,060	0,820	5,176
Ofte	3,813	2,112	6,884
Sommetider	1,995	1,169	3,403
Sjældent	1,397	0,835	2,336
Aldrig	1		

Der er kontrolleret for følgende forhold i Bilagstabel 4

- > Taxi-chaufførernes køn og alder (Mand -49 år, Mand 50+ år, Kvinde -45 år, Kvinde 45+ år),
- > Bopæl (Hovedstaden, Øvrige Danmark)
- > Oprindelsesland (Dansk vestl. indiv. og efterkommere, Indvandrere fra ikke-vestlige lande)
- > Selvstændig eller lønmodtager inkl. lønform (Lønmodtager fast løn lønmodtager provision, lønmodtager kombineret, vognmand)
- > Hovedbeskæftigelse (taxi-chauffør, anden hovedbeskæftigelse)
- > Anciennitet som taxi-chauffør (Under et år, 1-2 år, 3-5 år, 6-10 år, 11 år eller mere)
- > Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffør? (I storbyer - København, Århus, Odense, Aalborg, i provinsbyer, i landområder)
- > Dage på ugen man kører taxi (Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag, Lørdag, Søndag)

- > *Kørte km pr. uge*
- > *Arbejdstidspunkt* (Fast dag - overvejende mellem kl. 06 og 18, Fast aften - overvejende mellem kl. 15 og 24, Fast nat - overvejende mellem kl. 24 og 05, Skiftende arbejdstider med natarbejde, Skiftende arbejdstider uden natarbejde)
- > *Hvornår der holdes pause* (På faste tidspunkter, når jeg venter på næste tur, både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur)
- > *Hvor ofte arbejder man mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?* (Aldrig, Mindre end 1 gang om ugen, 1-2 dage om ugen, 3-4 dage om ugen, 5-7 dage om ugen)
- > *Arbejder man nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?* (Ja, altid, Ja, næsten altid, Ja, men kun nogle gange, Nej, det er sjældent, Nej, aldrig)
- > *Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør*
- > *Hvor udhvilet chaufføren typisk er, når han/hun møder på sit arbejde som taxi-chauffør?* (Helt udhvilet, lidt træt, noget træt, meget træt, helt udmattet)
- > *Synes du, at du får hvilet nok i løbet af den dag som taxi-chauffør, til at du er udhvilet, når du kører?* (Ja altid, ja næsten altid, ja men kun nogle gange, nej det er sjældent, nej aldrig)
- > *Hvor træt er chaufføren efter en typisk vagt som taxi-chauffør?* (Ikke træt, lidt træt, noget træt, meget træt, helt udmattet)
- > *Hvor ofte inden for de sidste 5 år har chaufføren oplevet at være træt, når han/hun kører taxi?* (Aldrig, sjældent, sommetider, ofte, altid)

Bilagstabel 5 Resultater af analyse af antal ulykker ved hjælp af negativ binomial regression. Positive tal indikerer et større antal ulykker end referencekategorien, og negative tal indikerer et lavere antal ulykker end referencekategorien, hvis p-værdien < 0,05. Referencekategorien = 0.

Faktor	Parameter	95 % konfidensinterval		p-værdi
		Nedre grænse	Øvre grænse	
Intercept	-2,8616	-3,6498	-2,0733	<.0001
Alder og køn				0,0003
Kvinde under 45 år	-1,4448	-3,5545	0,6649	0,1795
Kvinde 45 år og derover	0,1251	-0,6976	0,9478	0,7656
Mand under 49	0			
Mand 50+ år	0,7133	0,3410	1,0855	0,0002
Bopæl				0,8750
Hovedstaden	0			
Øvrige Danmark	0,0314	-0,3600	0,4227	0,8751
Oprindelsesland				0,5014
Dansk, vestl. indv. og efterkommer	0			
Indvandrer fra ikke-vestligt land	-0,1304	-0,5101	0,2494	0,5010
Hvor kører du mest?				0,0055
I storbyer (København, Århus, Odense, Aalborg)	0			
I provinsbyer	-0,1745	-0,584	0,235	0,4035
I landområder	-1,0009	-1,6384	-0,3633	0,0021
Anciennitet som taxi-chauffør				0,0413
Under et år	0,4760	-0,1500	1,1021	0,1361
1-2 år	0,0795	-0,5708	0,7299	0,8105
3-5 år	0,7204	0,2541	1,1867	0,0025
6-10 år	0,2519	-0,1710	0,6749	0,2430
11 år el. mere	0			
Hvor mange timer om ugen arbejder i gennemsnit som taxi-chauffør inkl. pauser?				0,0031
Antal timer	0,0145	0,0048	0,0243	0,0034
Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?				<0,0001
Altid	0,8968	0,0123	1,7813	0,0469
Ofte	1,2369	0,6616	1,8123	<0.0001
Sommetider	0,8037	0,2832	1,3242	0,0025
Sjældent	0,2807	-0,2317	0,793	0,2830
Aldrig	0			

Note: Parameterestimerne kan forstås ved at opgøre forholdet mellem antal personer med forskellige antal ulykker. Hvis der tages udgangspunkt i taxi-chauffører, der aldrig er trætte, når de kører taxi, viser modellen, at antallet af ulykker vil være ca. 2½ gange så stort for taxi-chauffører, der altid er trætte. Det beregnes som $e^{0,8968} = 2,45$, hvor 0,8968

er parameterskønnet for svaret 'Altid' til spørgsmålet 'Hvor ofte inden for de sidste 5 år har du oplevet at være træt, når du kører taxi?' og e er eksponentialfunktionen.

Der er kontrolleret for følgende forhold i Bilagstabel 5:

- > *Taxi-chaufførernes køn og alder* (Mand -49 år, Mand 50+ år, Kvinde -45 år, Kvinde 45+ år),
- > *Bopæl* (Hovedstaden, Øvrige Danmark)
- > *Oprindelsesland* (Dansk vestl. indiv. og efterkommere, Indvandrere fra ikke-vestlige lande)
- > *Selvstændig eller lønmodtager inkl. lønform* (Lønmodtager fast løn lønmodtager provision, lønmodtager kombineret, vognmand)
- > *Hovedbeskæftigelse* (taxi-chauffør, andet chaufførarbejde, andet arbejde/studerende)
- > *Anciennitet som taxi-chauffør* (Under et år, 1-2 år, 3-5 år, 6-10 år, 11 år eller mere)
- > *Hvor chaufførerne kører mest som taxi-chauffør?* (I storbyer - København, Århus, Odense, Aalborg, i provinsbyer, i landområder)
- > *Dage på ugen man kører taxi* (Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag, Lørdag, Søndag)
- > *Kørte km pr. uge*
- > *Arbejdstidspunkt* (Fast dag - overvejende mellem kl. 06 og 18, Fast aften - overvejende mellem kl. 15 og 24, Fast nat - overvejende mellem kl. 24 og 05, Skiftende arbejdstider med natarbejde, Skiftende arbejdstider uden natarbejde)
- > *Hvornår der holdes pause* (På faste tidspunkter, når jeg venter på næste tur, både på faste tidspunkter og når jeg venter på næste tur)
- > *Hvor ofte arbejder man mere end 13 timer i træk som taxi-chauffør?* (Aldrig, Mindre end 1 gang om ugen, 1-2 dage om ugen, 3-4 dage om ugen, 5-7 dage om ugen)
- > *Arbejder man nogensinde 7 dage eller flere i træk som taxi-chauffør?* (Ja, altid, Ja, næsten altid, Ja, men kun nogle gange, Nej, det er sjældent, Nej, aldrig)
- > *Antal timer om ugen man i gennemsnit arbejder som taxi-chauffør*
- > *Hvor udhvilet chaufføren typisk er, når han/hun møder på sit arbejde som taxi-chauffør?* (Helt udhvilet, lidt træt, noget træt, meget træt, helt udmattet)
- > *Synes du, at du får hvilet nok i løbet af den dag som taxi-chauffør, til at du er udhvilet, når du kører?* (Ja altid, ja næsten altid, ja men kun nogle gange, nej det er sjældent, nej aldrig)
- > *Hvor træt er chaufføren efter en typisk vagt som taxi-chauffør?* (Ikke træt, lidt træt, noget træt, meget træt, helt udmattet)
- > *Hvor ofte inden for de sidste 5 år har chaufføren oplevet at være træt, når han/hun kører taxi?* (Aldrig, sjældent, sommetider, ofte, altid)