

Talepapir til samråd om højresvingsulykker

Indledning

Jeg vil starte med at sige tak for dette samråd. Jeg synes, det er en god lejlighed til at redegøre for de mange tiltag, vi har sat i gang mod de tragiske højresvingsulykker.

Jeg ved jo, at justitsministeren for nyligt har været i samråd om højresvingsulykker.

Adfærd

Der er ingen tvivl om, at dette problem starter og slutter med adfærd. Det er altafgørende, at lastbilchauffører udviser stor agtpågivenhed i de farlige højresvingssituationer. Samtidigt peger Havarikommissionens dybdeanalyse fra 2006 også på, at nogle højresvingsulykker kan undgås, hvis



cyklisterne er ekstra opmærksomme, når de møder en højresvingende lastbil.

Det er jo ikke tilfældigt, at Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra sidste år bærer titlen ”Hver ulykke er én for meget – færdselssikkerheden starter med dig”.

Mange aktører

Der er behov for en kontinuerlig indsats fra mange forskellige sider – det gælder både Politiet, Justitsministeriet, kommunerne, vognmændene og selvfølgelig også Transportministeriet og vores styrelser.

Det er klart, at vi udover at fokusere på adfærd også gør en hel del for at forhindre disse forfærdelige ulykker.

Det vil jeg gerne fortælle om her i dag.



***Negativ
udvikling***

Det ellers glædelige fald i højresvingsulykker med lastbiler som modpart, hvor antallet af dræbte cyklister faldt fra 11 i 2005, til 6 i 2006 og senest til 2 i 2007, er nu desværre vendt. I 2008 er der indtil nu indberettet 11 dræbte cyklister.

Det er ulykkeligt. Først og fremmest for dem, der berøres af ulykkerne, men også for vores samfund. For god trafiksikkerhed er et mål, som regeringen lægger stor vægt på.

***Regeringens
indsats***

Derfor arbejder vi på igen at bringe antallet af dræbte og tilskadedekomne cyklister ved højresvingsulykker ned.

Transportministeriet har i samarbejde med blandt andet Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen og en række andre



relevante myndigheder og interesseorganisationer undersøgt og iværksat en række initiativer af både vejteknisk og køretøjteknisk karakter. Derudover er der ført en massiv kampagneindsats for at informere både lastbilschauffører og cyklister om problemet.

Vejtekniske tiltag

Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med at undersøge alle statens ca. 400 signalregulerede kryds, med henblik på at sikre dem mod højresvingsulykker.

Her vil man vurdere, hvilke vejtekniske tiltag der kan foranstalles. Der er følgende muligheder:

Tilbagetrukken stopstreg

- Etablering af tilbagetrukket stopstreg for bilisterne, så de



standser ca. 5 meter bag cyklister.
Det betyder, at der ikke befinder sig
cyklister i lastbilchaufførernes
blinde vinkler.

Lastbilchaufførerne har med andre
ord mulighed for at se cyklister, der
holder ved krydset, og for at se de
cyklister, der ankommer til krydset
inden chaufføren foretager sit
højresving.

***Afbrydelse af
cykelsti***

- Afbrydelse af cykelstien 20-30
meter før stopstregen. Cyklisterne
fortsætter frem i højresvingsbanen,
hvor de fletter sammen med de
højresvingende trafikanter inden
krydset.



***Separate
lyssignaler for
cyklister og
højresvingende
bilister***

- En signalteknisk løsning med konfliktfri krydsning mellem højresvingende bilister og ligeudkørende cyklister er også en mulighed.

Her afvikles først den ligeudkørende cykeltrafik, mens der er rødt for den højresvingede trafik. Efterfølgende er det omvendt.

Trafiksikkerhedsmæssigt er løsningen god, men krydsets kapacitet og dermed fremkommeligheden forringes.

Sådanne tiltag skal være til stede i alle statens signalregulerede kryds.

***Orienterings-
stop***



Der har været forslag om at indføre krav om et såkaldt orienteringsstop for højresvingende lastbiler fremme.

Jeg synes ikke, det er nogen god idé, at lastbilen stopper op midt i svinget til højre, da det kan give cyklister et falsk indtryk af, at lastbilchaufføren har set dem og holder tilbage for dem.

Jeg mener tværtimod, det kan gå hen og skabe nogle farlige situationer. Jeg ved, at Rigspolitiet og Justitsministeriet deler denne vurdering.

Køretekniske tiltag

Men det er ikke kun krydsene, der skal sikres. Færdselsstyrelsen arbejder løbende med at forbedre og udvikle de køretekniske foranstaltninger.

Sensorsystemer



For eksempel har Færdselsstyrelsen løbende vurderet en række forskellige tekniske løsninger ved hjælp af sensorsystemer, som skal advare chaufføren om cyklister i farezonen.

Desværre findes der i øjeblikket ikke sensorsystemer, som med sikkerhed – og tilstrækkeligt tidligt – kan opdage cyklister eller fodgængere i farezonen.

Som det tekniske stade er nu, vil selv de mest avancerede sensorsystemer desværre overse op mod 10 % af trafikanterne i farezonen og vil give ca. 10 % fejlsignaler, dvs. en alarm, hvor der ikke er fare på færde.

Særligt fejlsignalerne vil efter Færdselsstyrelsens vurdering kunne



medføre, at chaufføren vælger at overhøre en alarm.

Blindvinkel-sensor

En af de sensorløsninger, der har været fremme, er en blindvinkelsensor, det vil sige, en radar på lastbiler til at opdage cyklister.

Færdselsstyrelsen har skrevet til EU-Kommissionen og til lastbilproducenterne med en opfordring til at prioritere dette område og har desuden været i dialog med Danmarks Tekniske Universitet om et muligt udviklingsprojekt.

Road Guard

En lignende sensorløsning er et system ved navn *Road Guard*. Systemet indebærer installation af en infrarød sensor på hjørnet af bagenden og på siden af førerhuset af en lastbil.



I tilfælde af højresving vil førerhuset være i en stump vinkel i forhold til resten af lastbilen og de to sensorer vil kunne sende et infrarødt signal til hinanden i det felt, hvor en cyklist eller fodgænger vil befinde sig i tilfælde af en ulykke.

Hvis sensorerne opfanger, at der er en genstand – i givet fald en blød trafikant – der afbryder signalet mellem sensorerne, vil disse alarmere chaufføren.

Færdselsstyrelsen har testet systemet og har fundet, at det desværre er for mangelfuldt til effektivt at kunne forebygge højresvingsulykker.

Hvis det viser sig, at der kan udvikles videre på konceptet, så det kan være



med til at forebygge ulykker, vil jeg naturligvis tage det op.

Kombination af kamera og radar

I Transportministeriets trafiksikkerhedsstrategi *Mere trafikikkerhed på vejene* bemærker vi, at der på længere sigt kan være gevinst i kameraer, når disse kombineres med radarteknik, således kameraet registrerer, når der er en blød trafikant i farezonen og sender chaufføren en alarmbesked.

Denne teknik vil dog desværre tidligst være funktionel om et par år.

Krav om kamera

Det er blevet foreslået at indføre et krav om kamera på lastbiler over 3500 kg. Det er her vigtigt at slå fast, at kameraer, som den tekniske udvikling er lige nu, ikke giver et bedre udsyn end spejlene.



Tværtimod er kameraer, på grund af elektronikken, mere sårbare i fald de går i stykker. Der skal jo blot en enkelt kortslutning til, før kameraet er helt ude af brug. Spejlene er mere robuste, er lette at erstatte og giver frem for alt det samme udsyn.

***Lavere
rudekanter***

Ligeledes har Færdselsstyrelsen vurderet mulighederne for at kræve bedre direkte udsyn fra lastbiler, for eksempel i form af krav om lavere forrude- og siderudekanter.

Kravene til udsyn vedtages på EU-niveau, og skærpede krav vil skulle gennemføres via EU. I forbindelse med skærpelse af udsynskravene, som trådte i kraft i januar 2007, blev udsyn fra



lastbiler diskuteret i EU's arbejdsgruppe for motorkøretøjer.

Desværre er der ikke udsigt til tilslutning til stramninger på den korte bane, men Danmark vil fortsat arbejde aktivt for på længere sigt at få vedtaget et direktiv med krav om bedre udsyn fra førerhusene.

Færdselsstyrelsen har i samarbejde med branchen udarbejdet et *best practice* notat, der illustrerer fordelene ved lastbiler med lavere rudekanter. På den måde håber vi at få chaufførerne og vognmændene til at købe denne type lastbiler, der faktisk er på markedet allerede.

Jeg vil i øvrigt tage emnet op, når jeg skal til godstænk tanksmøde i



eftermiddag. Det er vigtigt, at vi højner sikkerheden i tæt samarbejde med branchen.

Sideplader

Nogle har rejst muligheden for at sætte sideplader på lastbilerne, der så afskærmer rummet under lastbilen og på den måde forhindrer bløde trafikanter i at blive trukket under køretøjet.

Færdselsstyrelsen vurderer, at lastbiler med sådanne sideplader ikke vil være i stand til at køre over vej bump eller kantstene.

Hvis sidepladerne gøres tilstrækkeligt bløde, således at det er muligt for en lastbil at køre over bump, vil pladen ikke være tilstrækkelig solid til at forhindre, at bløde trafikanter trækkes ind under vognen.



- Akustisk signal*** Kraftigere blinklys og akustisk svingsignal, som det kendes fra bakkende lastbiler, er også en mulighed. Færdselsstyrelsen vurderer, at de allerede eksisterende tegn på, at en lastbil er til stede, og at den agter at svinge – i form af lastbilens størrelse, motorstøj og blinklygter – allerede er tilstrækkelige, og at yderligere signaler ikke vurderes at kunne forbedre cyklisternes opmærksomhed.
- Opsamling på køretekniske tiltag*** Tekniske løsninger, som kompenserer for uopmærksomhed fra chaufføren og cyklistens side, ligger således ikke lige for.
- Bedre brug af spejle og mere agtpågivenhed*** Derfor må løsningen på det køretøjstekniske område på kortere sigt på ligge på:



- At sikre rigtig brug af spejlene, som brugt korrekt faktisk er et rigtigt godt redskab, og
- på større agtpågivenhed fra både cyklisterne og chaufførernes side

under den krævende manøvre, et højresving med en lastbil nu engang er.

Spejltestpladser

Derfor har vi, blandt andet, etableret en spejltestplads på rasteplassen Kildebjerg på Fyn (i retningen mod Sjælland), hvor chaufførerne kan kontrollere om lastbilens spejle er indstillet korrekt. Jeg skal i næste uge indvie en tilsvarende plads på Amager.

Justering af køreuddannelsen

Derudover er køreuddannelse og køreprøven til lastbil blevet justeret, og



en fast del af undervisningen er nu en korrekt indstilling og brug af spejle.

Kampagne og information

Trafikanternes opmærksomhed på problemet er altså altafgørende.

Derfor er der gennemført en omfattende kampagne med blandt andet tv-spots, plakater, interviews mm. rettet mod både lastbilchauffører og cyklister.

Folder til kommuner

Der er udsendt en folder til samtlige landets kommuner, som beskriver, hvordan signalregulerede kryds bedst sikres mod højresvingsulykker.

Europæisk trafikikkerheds dag

Og ligeledes blev der ved den europæiske trafikikkerhedsdag den 13. oktober sat fokus på højresvingsulykker. Der var blandt andet opstillet lastbiler seks forskellige steder i landet, hvor



besøgende havde mulighed for at opleve, hvor let lastbilchauffører kan overse en cyklist.

Spejlgruppen

Kampagner og lignende tiltag sker blandt andet igennem samarbejde med den såkaldte spejlgruppe.

Spejlgruppens opgave er at få tilvejebragt relevant information og kampagnemateriale.

I gruppen deltager 3F som repræsentant for chaufførerne, Dansk Transport og Logistik for vognmændene, Dansk Cyklistforbund, De Danske Bilimportører, Justitsministeriet, Transportministeriet, Rigspolitiet, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Færdselsstyrelsen.



Gruppen er central fordi et fælles fodslag er essentielt, hvis vi skal komme disse ulykker til livs.

Afslutning

Vi skal arbejde på mange fronter med at forebygge højresvingsulykkerne. Der er nemlig brug for, at alle hver for sig og i samarbejde arbejder for bedre sikkerhed i trafikken.

Der er således brug for adfærdsbearbejdende informationskampagner, opfølgning med politikontrol af efterlevelse af reglerne i praksis og for løbende tilpasning af vejene efter den seneste viden. I øvrigt skal vi løbende følge med i udviklingen af de tekniske løsninger, så vi kan få gavn af dem, når teknikken er moden.



Det er alle initiativer, vi løbende vil arbejde for at få gennemført, så vi kan få nedbragt antallet af disse tragiske ulykker.