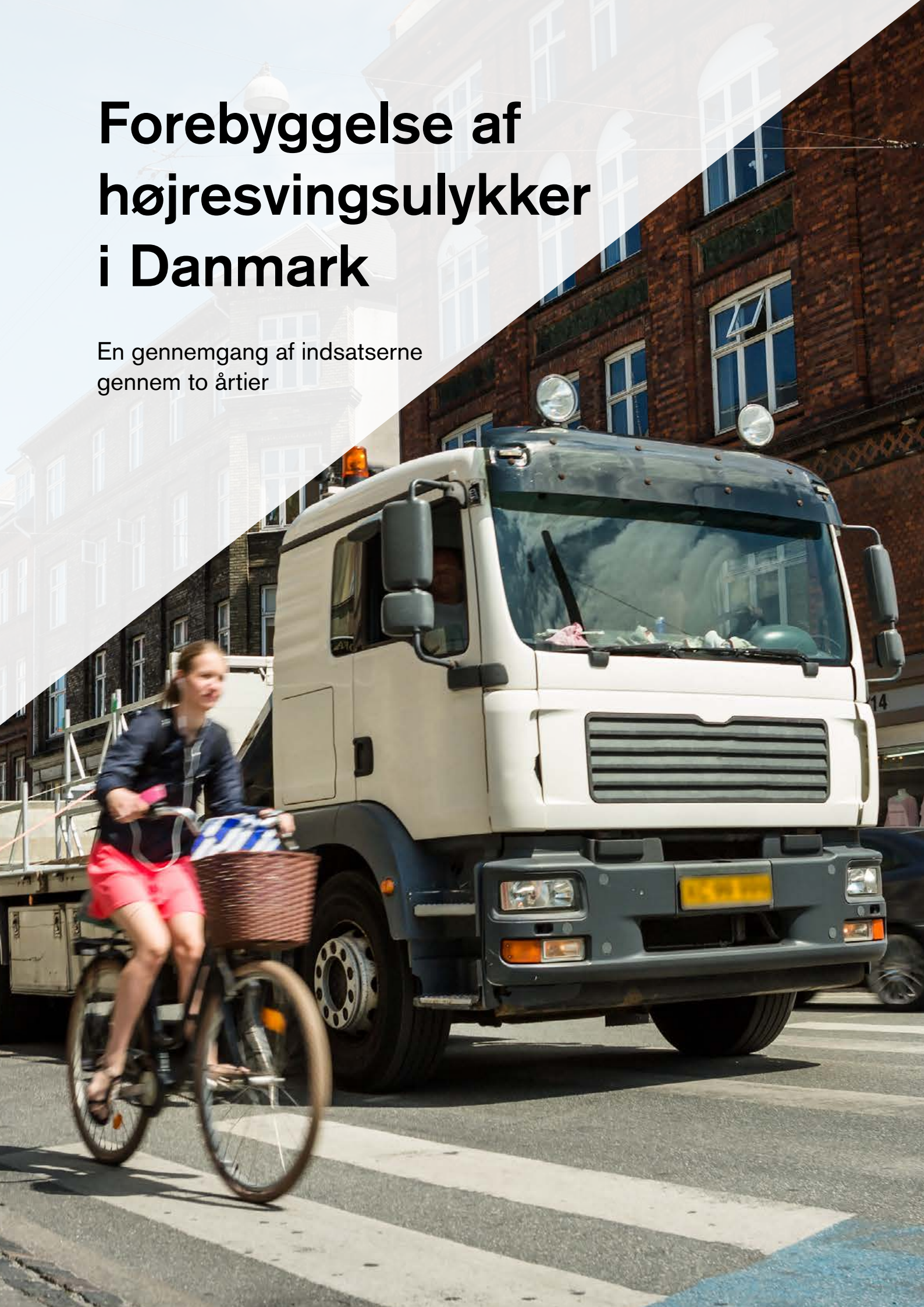


Forebyggelse af højresvingsulykker i Danmark

En gennemgang af indsatserne
gennem to årtier



Titel

Forebyggelse af
højresvingsulykker i Danmark

Forfatter:

Hæftet er udarbejdet af Vejdirektoratet i samarbejde med Højresvingsgruppen og journalist Thomas Bjerg.

Forside billede:

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker,
Christoffer Askman

Dato:

November 2018

Tryk:

Vejdirektoratet

ISBN (NET):

978-87-93674-17-2

ISBN:

978-87-93674-16-5

Copyright:

Vejdirektoratet, 2018

Indhold

— Forord	4
— Fokus på alt fra lastbilers spejle til den menneskelige adfærd	6
— Historisk tidslinje over indsatser til forebyggelse af højresvingsulykker	12
— Højresvingsgruppen udvikler nye tiltag	16
— Kampagner retter sig mod cyklister og chauffører	20
— Højresving set fra lastbilens førerhus	22
— Kommuner og Vejdirektoratet samarbejder om sikre vejkryds	26
— Aarhus vækker cyclisternes opmærksomhed over for lastbilerne	28
— Arbejdet med trafiksikre kryds i Odense er komplekst	29
— Faste krav har givet trafiksikre skraldebiler i København	30

Forord



I Danmark har der gennem en længere årrække været fokus på at forebygge højresvingsulykker. Både myndigheder, brancheorganisationer og transporterhvervet har bidraget til arbejdet, og det har givet et unikt udgangspunkt for at mindske de alvorlige højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler.

I slutningen af 1990'erne var der flere år, hvor op mod 40 cyklister kom til skade eller mistede livet i højresvingsulykker. Det skabte øget fokus på netop denne type trafikulykke.

I 2005 tog indsatsen for at bekæmpe højresvingsulykker for alvor fart, da trafikministeren nedsatte et nyt samarbejdsforum, samtidig med at han bad Havarikommissionen for Vejtrafikulykker om at lave en dybdeanalyse af højresvingsulykker. Det skulle forebygge de alvorlige ulykker.

Samarbejdsforummet fik navnet Spejlgruppen – senere Højresvingsgruppen – og indsatsen gav mærkbare resultater. Antallet af dræbte og tilskadede cyklister er mere end halveret siden slutningen af 1990'erne, så der i 2017 var 15 cyklister, som kom til skade eller mistede livet i en ulykke med en højresvingende lastbil.

Gruppens brede sammensætning har gjort den stærk, fordi dens medlemmer kan se på nye forslag fra mange vinkler og interesser. Derfor har den også vakt opsigt i udlandet.

Dette hæfte gør status over mange af de indsatser, der er gjort både på nationalt og kommunalt niveau, og det beskriver de erfaringer, som aktørerne har gjort sig undervejs i processen. Det viser også, hvordan højresvingsulykker påvirker alle involverede parter, og at både lastbilchauffører og cyklister tager sagen meget alvorligt.

Hæftet er bygget op omkring fem temaer. Det første tema fortæller om den historiske baggrund for at intensivere bekæmpelse af højresvingsulykker. Her kan du også finde en tidslinje over indsatserne. De fire efterfølgende temaer viser, hvordan aktørerne har samarbejdet inden for forskellige områder med bekæmpelse af højresvingsulykker. Det handler blandt andet om:

- Samarbejdet i Højresvingsgruppen
- Kampagneindsatser
- Involvering af transporterhvervet
- Vejtekniske forbedringer

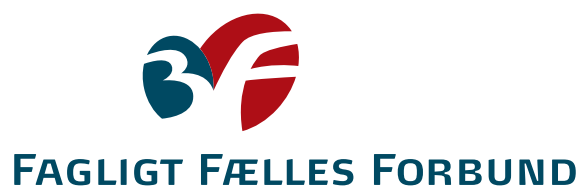
Højresvingsgruppen er stadig aktiv og arbejder videre med at informere om og forebygge højresvingsulykker i Danmark. Gruppens næste skridt bliver at udvide fokusområdet til alle ulykker mellem større køretøjer og lette trafikanter. Gruppen fortsætter imidlertid under navnet, Højresvingsgruppen.

På vegne af Højresvingsgruppen



JUSTITSMINISTERIET

POLITI



Et historisk rids: Fokus på alt fra lastbilers spejle til den menneskelige adfærd

Den danske indsats mod højresvingsulykker omfatter forbedret køretøjsteknik, sikrere udformning af veje, dybdeanalyser og undersøgelser samt målrettede politikontroller, kampagner og undervisning. En rapport og et bredt samarbejdsforum satte for alvor retning i arbejdet, der har kigget på alt fra spejle til menneskelig adfærd.

Arbejdet med at forebygge højresvingsulykker bygger på en kombination af solid viden i form af analyser og undersøgelser samt et langvarigt samarbejde mellem myndigheder, organisationer og virksomheder. Især to begivenheder blev afgørende for de seneste 13 års arbejde. I 2006 udgav Havarikommisionen for Vejtrafikulykker rapporten Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Analysearbejdet blev påbegyndt året før, samtidig med at den daværende trafikminister nedsatte et samarbejdsforum, der blev kendt som Spejlgruppen, og sidenhen som Højresvingsgruppen.

Havarikommisionens rapport gav 16 konkrete anbefalinger til at forebygge ulykkerne, og dem satte Højresvingsgruppen sig for at føre ud i livet. Det udgjorde kursen for aktørernes arbejde frem til 2013, hvor ny politisk bevågenhed satte gang i en ny indsamling af viden med det såkaldte Rejsehold og en ny strategi for forebyggelse af ulykkerne.

Rapport overraskede med ny viden

I rapporten fra 2006 fremlagde Havarikommisionen sine dybdeanalyser af alvorlige ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Resultatet var overraskende.

Rapporten var et kvantespring. Inden da var der en fornemelse af, at cyklisterne blev kørt ned af lastbilernes baghjul, der hvor man fandt dem på asfalten.

Men Havarikommisionens undersøgelser viste, at langt de fleste cyklister blev ramt af lastbilernes højre forhjul. Det ændrede synet på ulykkerne.

Rapporten analyserede 25 højresvingsulykker, heraf ni med dødelig udgang, som indtraf i otte måneder af 2005. Der blev gennemført interviews med de fleste af chaufførerne, de overlevende cyklister og flere vidner, og Havarikommisionen sammenholdt dette med data fra bl.a. politi, skadestuer, og kommisionens egne besigtigelser af ulykkesstederne og køretøjerne. Derved kunne de i detaljer pege på de faktorer, som blev afgørende for ulykkernes opståen og deres alvorlighed.

Rapporten konkluderede, at lastbilchaufførerne medvirkede til, at alle de analyserede ulykker skete. De kunne være undgået, hvis chaufførerne havde orienteret sig sig bedre eller korrekt i de rigtige spejle på det rigtige tidspunkt. Men rapporten konkluderede også, at det kan være vanskeligt, på grænsen til det mulige, at kigge i de rigtige spejle på det rigtige tidspunkt, når man samtidig skal svinge en stor lastbil til højre.

I ni af de analyserede ulykker var chaufførers manglende opmærksomhed en medvirkende faktor til, at ulykken opstod, mens det gjaldt for tre af cyklisterne i ulykkerne. Det kom til at indgå i anbefalingerne.

Desuden spillede forhold ved lastbilen en rolle i 12 ulykker. Det var primært fejl ved indstillingen af spejle eller udsynet fra lastbilernes førerhus. I seks af ulykkerne var uheldsmæssige forhold ved vejens udformning eller ved omgivelserne afgørende for, at ulykken opstod.



Foto: Havarikommisionen for Vejtrafikulykker

Havarikommissionens 16 anbefalinger styrede indsatsen mod højresvingsulykker frem til 2014

1. Kampagner rettet mod lastbilchaufførerne skal fokusere på ansvar og opmærksomhed
2. Kampagner rettet mod cyklisterne skal fokusere på egen sårbarhed og opmærksomhed
3. Kampagner rettet mod cyklister skal også fokusere på cyklisternes opmærksomhed
4. Det skal være let at indstille spejlene og kontrollere indstillingen
5. Spejlindstillingen og udsynet skal kontrolleres ved syn
6. Køreuddannelsen og køreprøven skal omfatte indstilling og brug af spejle
7. Fokuseret politikontrol mod manglende opmærksomhed, udsyn fra kabinen og forkert indstillede spejle
8. Kravet om spejl- eller kameradækning af lastbilens frontzone skal gælde alle lastbiler
9. Lastbiler skal have lav siderude i højre side og lav forrude
10. Der skal være skærpede krav om udsyn fra lastbilernes førerkabine
11. Kørsel med store lastbiler med højtstående førerhuse skal reduceres i byerne
12. Lastbilernes spejle skal placeres samlet, så de kan overskues i et blik
13. Der skal forskes i chaufførernes mulighed for at kunne overskue den trafikale situation via bilruderne, spejle og kameraer
14. Kameraløsninger og sensorsystemer skal videreudvikles
15. Vigepligten for svingende lastbiler skal skærpes med krav om orienteringsstop under svingning
16. Alle signalregulerede kryds skal bygges, så cyklister sikres

Anbefalinger blev styrende for arbejdet

En stor styrke ved Havarikommissionens rapport var de 16 konkrete anbefalinger, som myndigheder og aktører kunne arbejde på at føre ud i livet. Højresvingsgruppen har derfor også arbejdet med anbefalingerne gennem årene.

Jesper Sølund fra Rådet for Sikker Trafik kalder rapportens anbefalinger for afgørende. De betød, at man ikke længere ledte efter en bestemt, afgrænset årsag til, at ulykkerne skete, og man fandt, at over 90 procent af de bagvedliggende faktorer var knyttet til menneskelige fejl. Dem kunne gruppens medlemmer påvirke, for eksempel gennem kampagner, gennem køretøjstekniske og vejtekniske tiltag og gennem politiets kontroller, periodiske syn og uddannelse af chauffører.

Spejle og chaufførernes udsyn

I 1980'erne og 1990'erne havde Danmark indført krav om ekstra spejle på lastbiler – vidvinkelspejl og nærzonespejl. Men det fik ikke umiddelbart antallet af ulykker til at falde.

Det forebyggende arbejde koncentrerede sig derfor især om at få chaufførerne til at indstille og bruge spejlene korrekt. Der blev indrettet pladser, hvor lastbilchauffører kunne teste og indstille deres spejle. Og indstilling og brug af spejle blev en del af køreuddannelsen og køreprøverne for lastbilchauffører.

Rådet for Sikker Trafik udgav i samarbejde med Højresvingsgruppen foldere på 8 sprog, så også det stigende antal udenlandske chauffører, der kørte i Danmark og ikke var vant til så mange cyklister, fik vejledning om spejlene og højresvingsulykker.

Et andet fokuspunkt var at sikre et ordentligt udsyn fra lastbilernes førerhuse, sådan som Havarikommissionen havde påpeget. Her spillede politiet en afgørende rolle, idet politifolk og bilinspektører fra de tre tungvognscentre i Greve, Aalborg og Vejle udførte et stigende antal kontroller.

Kontrollerne var både rettet mod lastbilernes spejle og udsynet fra førerhusene. Rapporten fra Havarikommissionen havde peget på, at lastbilerne ofte kørte med forkert indstillede spejle, og at chaufførernes udsyn ofte var forringet på grund af forskellige apparater og private objekter i forruden.

"Vi sørger fortsat for at håndhæve reglerne ved at tjekke spejle og udsynet i lastbilerne. Det er af afgørende betydning, at spejlene er korrekt indstillede," siger specialkonsulent Jørn Pakula Andresen fra Rigspolitiet, der også er medlem af Højresvingsgruppen.

Han forklarer, at politiet bruger såkaldt spejlduge, presenninger på 8 x 12 meter, som politifolkene lægger ud på siden af lastbilerne for at kontrollere, at spejlene dækker de påkrævede områder.

Udsynet fra kabinerne var tidligere et gennemgående problem, forklarer Jørn Pakula Andresen. Chaufførerne havde nemlig for vane at fylde kabinerne med ting, som fyldte op i forruden.

"Nogle havde fodboldvimpler hængende eller familiebilleder på instrumentbrættet. Vi har også set kaffemaskiner, borde med åbne, bærbare computere og sågar en faxmaskine," siger Jørn Pakula Andresen.

Han forklarer, at politiet giver bøder, hvis chauffører har blokeret dele af udsynet fra førersædet.

"Hvis det er rigtig grelt og udsynet er væsentlig nedsat, kan chaufføren få en betinget frakendelse af kørekortet," siger Jørn Pakula Andresen.

Et langt, sejt træk i EU med tekniske krav til lastbilerne

Færdselsstyrelsen har været tovholder for aktiviteterne i Højresvingsgruppen, siden gruppen blev oprettet. Styrelsen har undervejs både været underlagt Trafikstyrelsen og har haft en mere selvstændig rolle. Derfor kan man, i de forskellige dokumenter om højresvingsindsatser, både finde henvisninger til Færdselsstyrelsen og Trafikstyrelsen.

Færdselsstyrelsen arbejder blandt andet med at påvirke de internationale regler og krav til lastbilerne. I 2004 fik Danmark i EU vedtaget kravet om et blindvinkelspejl, og i 2007 vedtog EU et direktiv, der krævede, at også ibrugtagne lastbiler fik eftermonteret de nye spejle med en krumningsradius på 300 mm, der skulle gøre det nem-



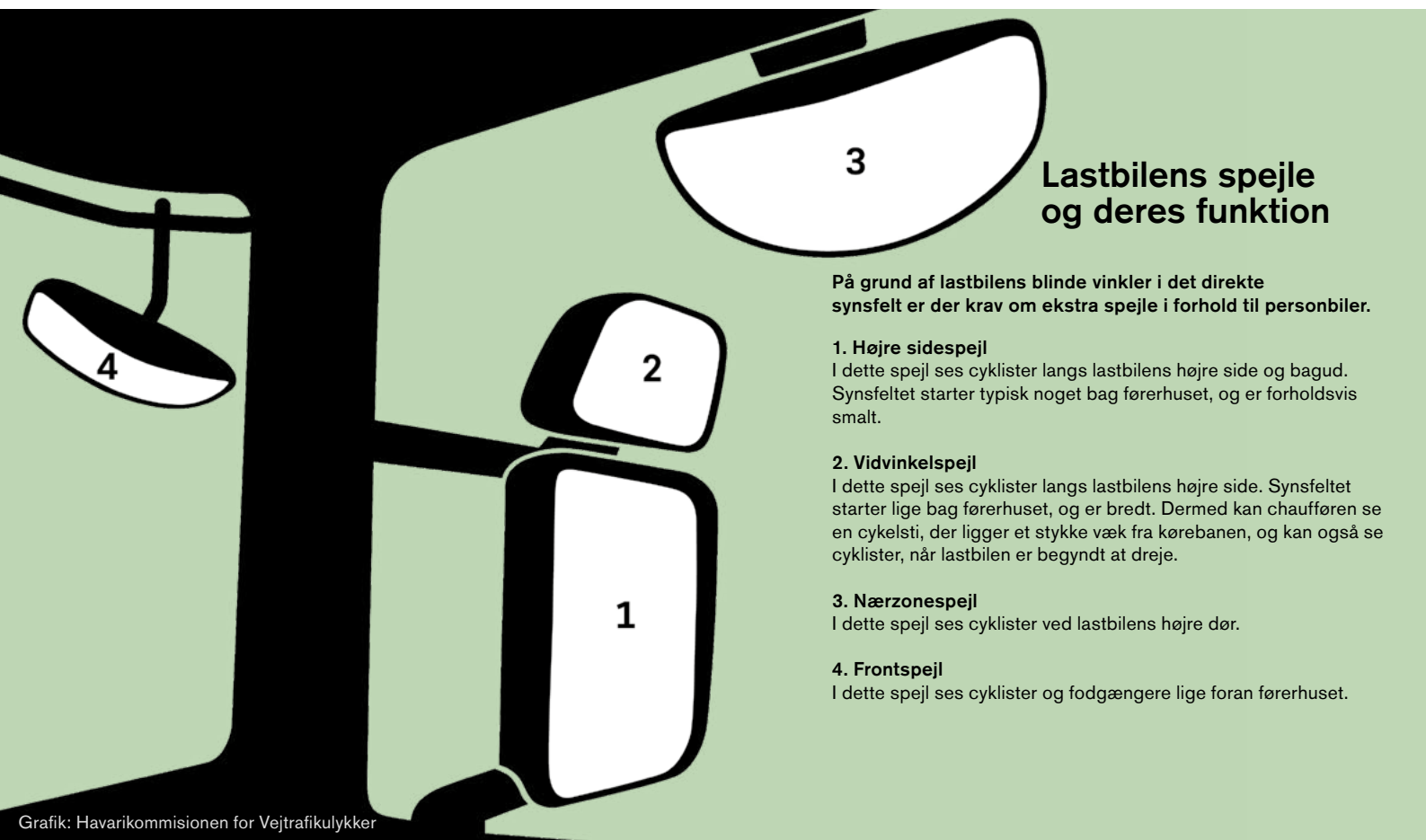
Foto: Midt og Vestsjællands politi

mere for chaufførerne at orientere sig om trafikanter i nærheden af lastbilen.

Færdselsstyrelsen arbejder også på at få internationale regler om, at lastbiler skal have lavt byggede førerhuse, så chaufførerne skal sidde foran motoren og ikke oven på den. Dermed kan de lettere se cyklister og fodgængere ud af forruden. Samtidig skal lastbilerne have forbedret deres kollisionssikkerhed for andre trafikanter.

Arbejdet foregår stadig og har vist sig at være udfordrende, forklarer chefkonsulent Leif Lorenzen fra Færdselsstyrelsen.

"Vi startede i FN-regi i UNECE (FN's økonomiske kommission for Europa, red.), og vi har arbejdet på at få kra-



Lastbilens spejle og deres funktion

På grund af lastbilens blinde vinkler i det direkte synsfelt er der krav om ekstra spejle i forhold til personbiler.

1. Højre sidespejl

I dette spejl ses cyklister langs lastbilens højre side og bagud. Synsfeltet starter typisk noget bag førerhuset, og er forholdsvis smalt.

2. Vidvinkelspejl

I dette spejl ses cyklister langs lastbilens højre side. Synsfeltet starter lige bag førerhuset, og er bredt. Dermed kan chaufføren se en cykelsti, der ligger et stykke væk fra kørebanen, og kan også se cyklister, når lastbilen er begyndt at dreje.

3. Nærzonespejl

I dette spejl ses cyklister ved lastbilens højre dør.

4. Frontspejl

I dette spejl ses cyklister og fodgængere lige foran førerhuset.

vene ind i EU-direktiver. I 2003 sagde lastbilproducenterne, at det måske kunne komme i 2022, og det ser nu ud til at være en mulighed, idet arbejdsgruppen vil indstille et forslag om en frivillig løsning til kommissionen i løbet af 2019" siger Leif Lorenzen.

Havarikommissionens formand Mette Fynbo oplyser dog, at flere europæiske transportministre, bl.a. den franske og tyske, ønsker at stramme direktiverne med skærpede krav til lastbilernes trafiksikkerhed. Det kan for eksempel være krav til udformning af lastbilernes førerhuse, så det direkte udsyn forbedres, eller teknologiske tiltag som automatiske nødbremser med cyklistensensorer.

Et stigende antal dræbte cyklister fører til nye initiativer

I 2013 skabte et større antal dræbte og alvorligt tilskadede cyklister i højresvingsulykker ny bevågenhed hos medier og politikere i Danmark. I fire år havde tallet for dræbte ligget mellem en og fem, men i 2013 steg det til syv dræbte og 13 alvorligt tilskadede cyklister. Det fik transportministeren til at sætte to tiltag i gang.

For det første nedsatte ministeriet et rejsehold, der bestod af repræsentanter fra Rigspolitiet, Vejdirektoratet og den daværende Trafikstyrelse. Rejseholdet skulle undersøge, om vi i Danmark havde den nyeste viden på området, og om vi kunne lære noget af de udenlandske erfaringer.

For det andet bad ministeriet de tre myndigheder om at udarbejde en ny strategi med nye anbefalinger. Den skulle ud over resultaterne fra rejseholdet bygge på viden fra en række undersøgelser, henvendelser fra borgere og forslag fra Højresvingsgruppen.

Rejseholdet tog cykelboksen med hjem

Rejseholdet bestod af Jørn Pakula Andresen fra Rigspolitiet, Victor Hollnagel fra Trafikstyrelsen og Vejdirektoratets Mette Fynbo, der i 2014 desuden blev udnævnt til formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

Gruppen besøgte myndigheder, forskningsinstitutioner og virksomheder i Holland, Sverige, Tyskland og England, og indtrykket fra besøgene var, at Danmark var et foregangsland. Det fortæller Mette Fynbo.

"Alle fire steder havde man samme store fokus på højresvingsulykker,

og det viste sig, at de fleste kiggede mod Danmark og vores tiltag med blandt andet tilbagetrukket stoplinje."

Rejseholdet fandt dog et nyt tiltag, som Danmark ikke havde indført – cykelboksen. Det er et tydeligt markeret felt forrest i højresvingsbanen, hvor cyklisterne kan vente for rødt, så lastbilchaufførerne lettere kan se dem.

"Holland og Sverige brugte cykelbokse, og det blev en del af den nye strategi. Vi besluttede i Danmark at lave et storskalaforsøg med cykelbokse i samarbejde med kommunerne," siger Mette Fynbo.

2014-strategien analyserede et væld af forslag

I den nye strategi for forebyggelse af højresvingsulykker udgjorde rejseholdets erfaringer en væsentlig del af strategien, men den samlede også op på tæt ved hundrede forslag fra borgere og organisationer, hvoraf en del var fremkommet på et stort møde med hele transportbranchen.

Strategien udkom i marts 2014 med en række nye anbefalinger samt eksempler på tiltag, der var fravalgt, typisk fordi der ikke var dokumentation for, at de virkede, at de kunne være for dyre, eller at de kunne skabe andre problemer.



Foto: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Det gjaldt for eksempel trafikspejle i krydsene. Her havde en hollandsk undersøgelse vist, at de ikke hjælper chaufføren på de kritiske tidspunkter. Eksperterne frarådede desuden et omdiskuteret forslag om at lade cyklister køre i modsat retning på cykelstierne. Det kunne skabe en række andre problemer, for eksempel på veje, hvor der ikke er cykelsti, hvor cyklerne så kører i modsat retning af bilerne. Desuden ville forslaget kræve store ændringer af færdselslovgivningen. Strategien anbefalede en række tiltag på både kort og langt sigt. Mange af anbefalingerne videreførte igangværende tiltag og dele af Havarikommissionens rapport.

De vigtigste var:

- Informations- og adfærdskampagner over for lastbilchauffører og cyklister
- Overvej et orienteringsstop, så chaufføren stopper under svingningen for at orientere sig
- Undervisningspakke til chaufføruddannelsen, der giver værktøjer til at undgå ulykker i højresving
- Certificering af sikre erhvervstransporter, så lastbiler bliver klassificeret efter trafikikkerhed
- Events over for cyklister, så de får viden om chaufførers begrænsede udsyn
- Fortsat politikontrol af lastbiler spejle og chaufførernes udsyn
- Frontspejl også på lastbiler, som er registreret før 2007

- En række kendte vejtekniske tiltag som tilbagetrukket stoplinje, separat regulering af cykeltrafik, før-grønt signaler for cyklister, separat højresvingsbane og afkortet cykelsti
- Storskalaforsøg med cykelbokse
- Øget viden om udformning af kryds til kommuner
- Forskning i chaufførers mulighed for at overskue den trafikale situation

Ny viden kobler ulykker og kryds

Lige som i tiden efter Havarikommissionens rapport satte Højresvingsgruppen sig for at føre mange af strategiens anbefalinger ud i livet. Og samtidig sørgede gruppens forskellige aktører for at levere ny viden til at supplere arbejdet.

I 2016 udgav Havarikommissionen en ny rapport, der dybdeanalyserede 30 ulykker med lastbiler. Heraf involverede seks af dem cyklister, og fire af ulykkerne var mellem en højresvingende lastbil og en ligeudkørende cyklist.

”Det var påfaldende i denne undersøgelse, at ulykkerne med cyklister og fodgængere alle skete i byzone, og at halvdelen af disse ulykker ville være undgået, hvis lastbilerne havde haft et førerhus med bedre direkte udsyn – for eksempel med et lavtsiddende førerhus og store sideruder eller glasdør. Det resulterede blandt andet i en anbefaling om, at købere af transportopgaver især i det



Foto: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker



offentlige, kan stille krav om, at transportopgaver i byer skal udføres med lastbiltyper, som har et godt direkte udsyn fra førerhuset,” fortæller Mette Fynbo.

En kvantitativ gennemgang af højresvingsulykker var emnet for Vejdirektoratets notat Højresvingsulykker – Cyklister og tunge køretøjer fra 2017. I alt indgik 195 højresvingsulykker, som politiet havde registreret i perioden 2006-2015 i rapporten. Målet med undersøgelsen var at finde ud af, i hvilke kryds kommunerne kunne opnå mest trafikikkerhed ved at lave forbedringer. Dermed fulgte Vejdirektoratet en af 2014-strategiens anbefalinger.

”Vi kobledede højresvingsulykkerne til typerne af kryds. Det viste sig, at ulykkerne oftest skete i signalregulerede kryds i byer, hvor der generelt kan være flere cyklister og mere at holde øje med i trafikken. Og ulykkerne skete både, når cyklist og lastbil satte i gang efter rødt lys, og når cyklisten kom i fart, mens lastbilen satte i gang,” siger Marianne Foldberg Steffensen, leder af Vejdirektoratets afdeling for trafikikkerhed og cykling.

Statistik og viden om trafikikkerhed er afgørende i arbejdet med at skabe sikre kryds, mener hun.

”Vi er nødt til at indrette tiltagene efter tallene, så vi ikke kun handler ud fra, hvad der føles trygt. I mange år adskilte man cykelsti og svingbane ved krydsene, fordi det følte trygt for cyklisterne. Men det viste sig i nogle tilfælde at være mere trafikikkert, når biler og cyklister fletter før selve krydset. Derfor har vi flere steder afkortet cykelstierne op til krydsene”.

De mange anbefalinger over årene er også blevet fulgt op i mange kommuner, hvor kryds er blevet ombygget eller ny afmærkning er etableret for at forebygge højresvingsulykker. Også fra politisk side har der været afsat midler til flere cykelpuljer, der har givet kommuner økonomisk støtte til at forbedre sikkerheden for cyklister.

Fremtidige indsatser skal blandt andet rette sig mod trafikanternes adfærd

Det fremtidige arbejde med at forebygge højresvingsulykker vil fokusere mest på at påvirke adfærden hos især lastbilchauffører, men også cyklister. Det siger en række af aktørerne samstemmende.

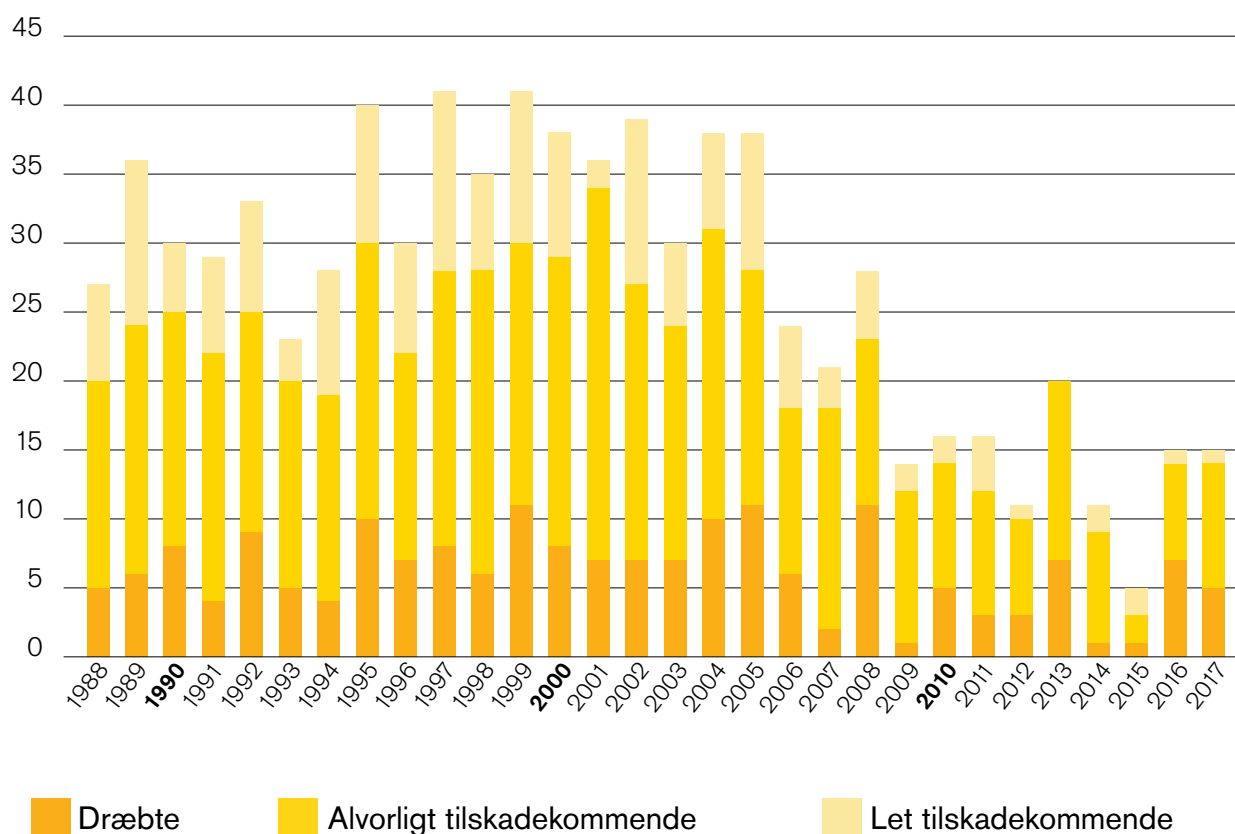
”Det handler om mange bække små. Vejteknisk er vi nået langt, for de store byer har allerede haft fokus på krydsene, så den vigtigste indsats fremover består i at påvirke chaufførernes adfærd og skabe holdbare ændringer. Cyklisterne kan hjælpe sig selv ved at være mere påpasselige og opmærksomme på trafikken omkring dem, men lastbilerne har vigepligten og ansvaret. ”Samtidig bør der arbejdes for at hjælpe chaufførerne via forbedret udsyn fra førerhuset f.eks. via krav fra EU” siger Mette Fynbo.

Samtidig mener mange af aktørerne i Højresvingsgruppen, at det stærke fokus på højresvingsulykker ikke må ske på bekostning af andre ulykkestyper. De forebyggende indsatser skal indgå på lige fod med indsatser over for andre alvorlige cykelulykker.

Historisk tidslinje over indsatser til forebyggelse af højresvingsulykker

Overblik over højresvingsulykker med dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne i perioden 1988-2017.

Højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler



1988

Danmark indførte krav om, at lastbiler over 6 tons skal have monteret to ekstra spejle i højre side: vidvinkelspejl og nærzonespejl og fik senere kravet ind i EU-direktivet.

Færdselsstyrelsen gennemførte en kampagne om korrekt indstilling af spejle.



1994

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning udgav rapport, der konkluderede, at de fleste lastbiler kører med forkert indstillede spejle, og at der kunne være blinde vinkler. En række anbefalinger går igen i senere rapporter.

Færdselsstyrelsen og Rådet for Sikker Trafik udgav en ny og forbedret brochure samt kampagne om indstilling af spejle.

2003

DTL og 3F skabte sammen med, virksomheder og Børneulykkesfonden kampagnen 'Trafiksikkerhed i Øjenhøjde', hvor chauffører viser skolebørn, hvordan de skal undgå farlige situationer med lastbiler. Kampagnen kører stadig.



2005

EU vedtog direktivet om eftermontering af vidvinkelspejle på lastbiler.

Trafikministeren nedsatte et samarbejdsforum til forebyggelse af højresvingsulykker. Trafikstyrelsen blev tovholder for gruppen, der fik navnet Spejlgruppen (i dag Højresvingsgruppen).

Rådet for Større Færdselssikkerhed sendte i samarbejde med Færdselsstyrelsen og Rigspolitiets Færdselsafdeling et brev og en plakat til alle landets vognmænd. Materialet viste, hvordan man hurtigt og enkelt kunne kontrollere spejlene. Rigspolitiet havde samme år i syv kontroller vist, at 85 ud af 107 lastbiler kørte med forkert indstillede spejle.



1992

Rådet for Større Færdselssikkerhed gennemførte kampagne for at få chauffører til at indstille spejle korrekt.



2000

Vejdirektoratet udgav for første gang 'Idékatalog for cykeltrafik' med bl.a. en række anbefalinger om udformning af sikre kryds. Kataloget er siden opdateret.

2004

Færdselsstyrelsen stillede nye krav til alle lastbilers spejle, uanset alder, som bl.a. kan opfyldes med mere krumme vidvinkelspejle.



2006

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker udgav rapporten 'Ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, med dybdeanalyse af 25 højresvingsulykker'.

Trafikstyrelsen, De Danske Bilimportører, DTL og 3F offentliggjorde et 'best practice' notat, der skulle hjælpe virksomheder med at indrette lastbiler, så chauffører fik et godt udsyn.



2008

Spejltestplads etableret ved Amagerforbrændingen.

En række organisationer, herunder Transportministeriet, Justitsministeriet, Vejdirektoratet, Rigspolitiet, DTL, 3F og Rådet for Sikker Trafik, satte fokus på højresvingsulykker ved aktiviteter i seks byer på den europæiske trafikikkerhedsdag.

2010

Rådet for Sikker Trafik gentog højresvingskampagnen i tv mv.



2007

Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne indførte kontrol af udsyn og spejldstilling ved periodisk syn.

Spejltestplads etableret på rastepladsen Kildebjerg Syd på Fyn.

Rådet for Sikker Trafik iværksatte en højresvingskampagne i tv mv.



2009

Forligskredsen bag en grøn transportpolitik afsatte 10 mio. kr. til en styrket indsats mod højresvingsulykker. På den baggrund gennemgik Vejdirektoratet blandt andet alle signalregulerede kryds på statsvejnettet, og 55 kryds blev bygget om.

Rådet for Sikker Trafik gentog en højresvingskampagne i tv mv.

2011

Rådet for Sikker Trafik gentog højresvingskampagnen i tv mv.

Rådet for Sikker Trafik lavede foldere om spejldstilling til udenlandske chauffører.

Vejdirektoratet udgiver den første udgave af publikationen 'Undgå højresvingsulykker' med beskrivelser af konkrete vejtekniske tiltag i kryds til brug for kommunerne (der udkom desuden en opdatering af publikationen og en oversættelse på engelsk i 2015).

2013

Rådet for Sikker Trafik gentog højresvingskampagnen i tv mv.



Foto: Midt og Vestsjællands politi

2014

Folketinget gav midler til en større kampagne rettet mod chauffører, transportvirksomheder og cyklister. Færdselsstyrelsen, Rådet for Sikker Trafik, Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Havarikommisionen for Vejtrafikulykker og andre organisationer gennemførte forskellige informations- og kampagnetiltag i 2014 – 2016.

Et rejsehold med deltagere fra Rigspolitiet, den daværende Trafikstyrelse og Vejdirektoratet beskrev udenlandske erfaringer med at forebygge højresvingsulykker.

Rigspolitiet, den daværende Trafikstyrelse og Vejdirektoratet udgav 'Strategi for forebyggelse af højresvingsulykker mellem lastbil og cyklist'.

2015

Med Rådet for Sikker Trafik i spidsen iværksatte Højresvingsgruppen en ny højresvingskampagne i medierne, støttet af en plakatkampagne mv.

Et pilotprojekt i udvalgte virksomheder med mange lastbilchauffører uddannede chauffører til ambassadører i højresving. Konceptet blev udviklet af Færdselsstyrelsen og Rådet for Sikker Trafik sammen med DTL, DI, ITD og 3F i direkte dialog med chauffører.

Rådet for Sikker Trafik udfærdigede uddannelsespakken 'Sving sikkert til højre' med undervisningsmateriale til chaufførernes lovpligtige efteruddannelseskurser på godkendte uddannelsescentre, bl.a. EUC, AMU og private centre.

Rådet for Sikker Trafik udgav folderen 'Sving sikkert til højre' på flere sprog til danske og udenlandske chauffører.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

2016

Havarikommisionen for Vejtrafikulykker udgav rapport om ulykker med lastbiler med dybdeanalyse af 30 ulykker, herunder fire højresvingsulykker mellem lastbil og cyklist.

Rådet for Sikker Trafik gennemførte kampagnen 'Undgå højresvingsulykker' i samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet, Færdselsstyrelsen og 13 organisationer og virksomheder.

Vejdirektoratet uddelte midler fra Pulje til cykelbokse til kommuner, der ønskede at etablere cykelbokse.



Foto: Vejdirektoratet

2017

Vejdirektoratet udgav rapporten 'Højresvingsulykker – cyklister og tunge køretøjer'.

Vejdirektoratet uddelte midler til kommuner fra Pulje til forebyggelse af højresvingsulykker med fokus på vejrelaterede tiltag.

Højresvingsgruppen udvikler nye tiltag

I 13 år har repræsentanter fra en række myndigheder og organisationer med meget forskellige interesser samarbejdet mod et fælles mål om at nedbringe antallet af højresvingsulykker som medlemmer af Højresvingsgruppen. Styrken ved gruppen er, at her taler interessenterne sig frem til enighed om tiltagene og sikrer dem dermed større gennemslagskraft.

Et forum, hvor en cyklistorganisation diskuterer højresvingsulykker med vognmændenes organisationer og chaufførernes fagforening, kan lyde utopisk – eller ret besværligt.

Men forummet Højresvingsgruppen har vist sig levedygtigt – måske fordi det også rummer en række andre centrale aktører: Forskere, der kvalificerer viden, repræsentanter for ministerier og styrelser, der udfærdiger nye regler og vejledninger, politifolk, der skal håndhæve dem, og kampagnefolk, der formidler trafiksikkerhed for at skabe adfærdsændringer.

Netop gruppens brede sammensætning, hvor repræsentanter med forskellige faglighed og interesser mødes, har været afgørende for arbejdets gennemslagskraft. Det mener en række af medlemmerne.

"Samarbejdet er usædvanligt og ret unikt. Selv om Cyklistforbundet kan være uenige med transportorganisationerne og chaufførerne, slår de ikke hinanden i hovedet. Alle arbejder i samme retning for at bekæmpe

højresvingsulykker. Vi forsøger at nå så meget som muligt i enighed," siger Mette Fynbo, formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

Andre medlemmer betoner, at det gør gruppens tiltag og forslag mere levedygtige, når de forskellige parter fra branchen er med til at udvikle og tilpasse dem.

"Vi trykprøver idéerne. Vi kan for eksempel finde på noget køretøjsteknisk i Færdselsstyrelsen eller noget vejteknisk i Vejdirektoratet, men måske giver det ikke mening for cyklister eller chauffører. Det kan vi så afprøve på gruppen," siger chefkonsulent Leif Lorenzen fra Færdselsstyrelsen.

"Vi kan også for eksempel drøfte med Cyklistforbundet, hvorfor det ofte er sikrere at afkorte cykelstierne op mod krydsene, så de kan formidle det videre til deres medlemmer. På den måde undgår vi misforståelser," siger Marianne Foldberg Steffensen, leder af Vejdirektoratets afdeling for trafiksikkerhed og cykling.



Foto: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Plads til både uenigheder og fælles løsninger

Gennem årene har medlemmerne typisk holdt to møder om året, hvor de har udvekslet viden og koordineret indsatser. Hvert medlem har sit arbejdsområde og arbejder med det ved siden af møderne.

Færdselsstyrelsen er tovholder for gruppen og tager sig af det køretøjstekniske og EU-direktiver, mens Vejdirektoratet står for ulykkestal og undersøgelser af blandt andet vejtekniske tiltag. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker bidrager med detaljeret viden om alle de forhold, der fører til, at ulykkerne sker, og hvad der skal til for at forebygge dem.

Rigspolitiet tilfører viden om kontroller på vejene, og Rådet for Sikker Trafik afprøver blandt andet kampagnemateriale på gruppens medlemmer. Transportorganisationerne og 3F taler chaufførernes og erhvervets sag og påvirker chaufførerne, mens Cyklistforbundet gør det samme over for cyklisterne.

Kjeld Jensen fra 3F var med fra starten i 2005, og han stillede en betingelse.

”På det tidspunkt kørte medierne ret hårdt på chaufførerne, og jeg ville kun være med, hvis vi gav hinanden håndslag på, at vi ikke kastede med mudder. Det har vi stort set holdt. Vi har været uenige, men vi har holdt diskussionerne internt i gruppen og fundet fælles løsninger. Og medierne er vendt lidt rundt. De kan se, at chaufførerne også bliver ramt psykisk, når der sker en ulykke,” siger Kjeld Jensen.

Det anerkender Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam.

”Vi er nok klassens frække dreng, men vi råber ikke ad chaufførerne. Vi ser på ulykkerne og tiltagene fra cyklisternes vinkel, og det bliver godt modtaget af de andre medlemmer. Vi har også samarbejdet med ITD om kampagner,” siger Klaus Bondam.



Foto: Vejdirektoratet



Foto: Vejdirektoratet

En samlet gruppe giver fælles fokus

Når der opnås enighed i gruppen er det nemmere at pege på effektive initiativer, forklarer flere medlemmer.

Når Højresvingsgruppen melder en holdning eller et forslag ud, ved beslutningstagerne, at branchen og myndigheder har behandlet det grundigt.

"Gruppen er et rum, hvor brancheorganisationerne lytter til hinanden, og derfor får politikerne den samme melding, selv om de spørger forskellige parter. På den måde undgår vi råbekonkurrencer i pressen, og vi opnår bedre enighed om mål og midler," siger Marianne Foldberg Steffensen.

Jørn Pakula Andresen fra Rigspolitiet understreger, at gruppen ikke er beslutningsdygtig, når det gælder om at ændre regler. Men han mener, at ministre oftere følger gennemarbejdede oplæg, når de kommer fra en gruppe med organisationer, der rummer forskellige tilgange og interesser.

Udlandet skæver til gruppen

Flere af gruppens medlemmer fortæller, at deres udenlandske samarbejdspartnere har været overraskede over, at cyklister, vognmænd og chaufførernes organisationer diskuterer trafikikkerhed sammen med myndigheder.

"Udlandet skæver til Højresvingsgruppen i Danmark, for man ser ikke den slags andre steder. De internationale aktører siger, at de er misundelige," siger chefkonsulent Leif Lorenzen fra Færdselsstyrelsen.

Den samme oplevelse har specialkonsulent Pernille Ehlers fra Rådet for Sikker Trafik.

"Jeg fortalte om arbejdet i Højresvingsgruppen ved en konference i Sverige, og en engelsk deltager spurgte, hvad cyklisterne sagde til det. Hun blev meget overrasket over at høre, at Cyklistforbundet var med i gruppen. Kan de være med sammen med lastbilorganisationer, spurgte hun."

Klaus Bondam forklarer, at Cyklistforbundets europæiske søsterorganisationer også er imponerede over, at Cyklistforbundet arbejder tæt sammen med lastbilorganisationer, politi og myndigheder. Han fortæller blandt andet om Højresvingsgruppens arbejde til European Cyclist Federation, som Cyklistforbundet i sin tid var med til at starte.

"Jeg tror, at danskere er ret dygtige til at løse problemer i fællesskab og få synspunkter til at mødes, selv om vi har forskellige interesser," siger Klaus Bondam.



Højresvingsgruppens medlemmer

Færdselsstyrelsen (tovholder)

www.fstyr.dk

Rigspolitiet

www.politi.dk/da/ompolitiet/rigspolitiet

Vejdirektoratet

www.vejdirektoratet.dk

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

www.havarikommissionen.dk

Transport DTU

www.transport.dtu.dk

Rådet for Sikker Trafik

www.sikkertrafik.dk

Cyklistforbundet

www.cyklistforbundet.dk

Dansk Transport og Logistik (DTL)

www.dtl.eu

ITD

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

www.itd.dk

3F

www.3f.dk

De Danske Bilimportører

www.bilimp.dk

Dansk selskab for retsmedicin

www.forensic.dk

Justitsministeriet

www.justitsministeriet.dk

Transportministeriet

www.trm.dk

Kampagner retter sig mod cyklister og chauffører

Med kampagner cirka hvert andet år har Rådet for Sikker Trafik gjort cyklister og lastbilchauffører opmærksomme på, hvordan de kan undgå højresvingsulykker. Vi skal fjerne undskyldningerne for at gøre noget selv, og nakkehårene må gerne rejse sig, mener rådet.

Blæsermusikken varsler dommedag, da den unge kvinde med vind i hår og frække cykler frem mod krydset. En sort skygge i form af en lastbil dukker truende op på siden af hende, en tjener kigger op fra caféen på hjørnet, og seeren forventer det værste. Men lastbilen stopper helt op og blinker til højre i et par afgørende sekunder, hvorefter kameraet zoomer ind på den opmærksomme chaufførs ansigt. Kvinden sætter farten lidt ned, tjekker at lastbilen holder tilbage, og i næste klip cykler kvinden lettet over krydset.

"Undgå højresvingsulykker. Hold øje, og hold afstand til lastbilens forhjul," lyder speakerens råd på den 35 sekunder lange video, som viser et rødt felt på asfalten ud for lastbilens højre forhjul.

Videoen er den seneste i en række tv-spots, som Rådet for Sikker Trafik cirka hvert andet år har kørt som led i kampagner om højresvingsulykker. Videoen var tilrettelagt og afprøvet til mindste detalje i samarbejde med Højresvingsgruppen.

"Vi kunne se ud fra Havarikommissionens rapport om højresvingsulykker, at cyklisterne i ulykkerne næsten altid bliver ramt af lastbilens højre forhjul, og vi blev enige i Højresvingsgruppen om, at budskabet skulle være

'Hold dig væk fra højre forhjul'. Så gik vi i gang med at udvikle kampagnen," siger specialkonsulent Pernille Ehlers fra Rådet for Sikker Trafik.

Den primære målgruppe er cyklister på 18-60 år i byerne, og videoen kørte i 2015 og 2016 i biografen, på tv, netaviser, hjemmesider og YouTube. Desuden fodrede Rådet for Sikker Trafik medierne med kampagnestof om højresvingsulykkerne, og hvordan man kan undgå dem.

Medarbejdere kørte rundt med lastbilchauffører

Kampagnen henvender sig også til lastbilchauffører, der gerne skal være lige så opmærksomme som chaufføren på klippet. Derfor har Rådet for Sikker Trafik researchet grundigt.

"Vi kørte først rundt med tre lastbiler for at opleve, hvordan chaufførerne oplever trafikken i byerne, og hvordan deres udsyn er. Og på filmoptagelserne havde vi en bilinspektør med, der fortalte præcist, hvordan cyklisten og lastbilen skulle køre, og hvor det skulle foregå. Vi ville fjerne folks undskyldninger om, at det aldrig sker for dem, eller at det er nogle andre, der skal løse problemerne. Så chauffører ikke siger 'det sker aldrig i det kryds eller i sådan en lastbil'. Eller 'cyklisterne kører også råddent.' Derfor viser vi, hvad cyklister skal gøre, og hvad chauffører skal gøre. For at begge parter tager ansvaret på sig," siger Pernille Ehlers.

Af samme grund testede rådet kampagnen på både cyklister og lastbilchauffører, der begge evaluerede den positivt. Rådet interviewede også lastbilchauffører, og her kom det frem, at mange af dem troede, at cyklisterne blev ramt af hjulene længere nede på lastbilen.

"De skal vide, at cyklisterne bliver ramt lige på lastbilens forreste hjørne. Derfor brugte vi en rød cirkel på asfalten omkring lastbilens højre forhjul i kampagnen. Vi kalder det den kritiske zone."

Rådet vil især advare cyklister

Tidligere kampagner har fortalt cyklisterne, at de risikerer at blive overset af lastbilchaufførerne. Det var temaet i kampagnen 'Den usynlige kvinde', der kørte fra cirka



Foto: Rådet for Sikker Trafik

2005 til 2010. Her viste en video en kvinde komme cyklende og derefter blive usynlig for lastbilchaufføren. På lydsporet hørte man kvinden blive kørt over.

Kampagnerne har især rettet sig mod cyklister, selv om rådet er klar over, at lastbilchauffører oftest bærer skylden for ulykkerne, fordi de ofte ikke orienterer sig tilstrækkeligt. Det forklarer rådets dokumentationschef Jesper Sølund.

"Vores hovedintention har været at advare cyklisterne og give dem konkrete handlingsanvisninger. De skal vide, hvor de skal placere sig, og hvad de skal gøre, når der kommer en lastbil. Og hvis de er opmærksomme på, at der er en lastbil, der skal svinge til højre, så må nakkehårene gerne rejse sig," siger Jesper Sølund.

Transporterhvervet og Cyklistforbundet laver selv kampagner

De offentlige kampagner hænger ofte sammen med antallet af højresvingsulykker og dermed den offentlige bevågenhed. Kampagnen i 2014 fulgte således efter et år, hvor antallet af ulykker var steget igen. I 2013 blev syv cyklister dræbt i ulykker med højresvingende lastbiler, efter at indsatserne fra 2006 og frem ellers havde reduceret det til 1-5 dødsulykker om året.

Færdselsstyrelsen samarbejdede med Rådet for Sikker Trafik om at udarbejde kampagnen Undgå højresvingsulykker.

Ud over kampagnen til cyklisterne blev der også udarbejdet et undervisningsmateriale til chaufføruddannelserne og en ordning med ambassadører i højresving for virksomheder med mange lastbilchauffører. Begge dele lavede Rådet for Sikker Trafik i samarbejde med Færdselsstyrelsen og bl.a. fagforeningen 3F, Dansk Industri og brancheorganisationerne DTL og ITD.

De private aktører gennemfører også kampagner på egen hånd.

Transporterhvervets har blandt andet to kampagner, som tilbydes til landets skoler, og Cyklistforbundet fortæller også jævnligt sine medlemmer om højresvingsulykkerne, og hvordan de kan undgå dem.

"Vi bliver ved at sige til cyklisterne: 'Lad være at insistere på din ret. Hold øje med lastbilerne. Pas på, når du er ved siden af en lastbil. Hold dig hellere bag den og vent på, at den svinger. Eller kørs – hvis der er cykelsti – helt op foran den og vink til chaufføren'," siger Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam.

Undervisningsmaterialet til chaufføruddannelsen bruges både på grunduddannelsen og på efteruddannelsen.

Pakken består af:

- Lærervejledning, som kort beskriver mål, opbygning og brug af materialet.
- PowerPoint-præsentation med 4 emner til brug i undervisningen. Hvert slide har tilhørende noter og talepapir til underviseren.
- Fakta om højresvingsulykker – baggrundsviden til underviseren. Et Fakta-ark med den nyeste viden om højresvingsulykker, så kursisterne kan diskutere myter og se, hvad der er rigtigt og forkert.
- 8 praktiske øvelser, som giver kursisterne praktiske oplevelser.
- Quizen – Tjek din viden om højresvingsulykker – kan indlede og afslutte undervisningsforløbet, og være indikator for, hvad kursisterne har lært.



Sving sikkert til højre



Fakta om højresvingsulykker

Baggrundsviden til dig

Rådet for Sikker Trafik



8 praktiske øvelser

8 praktiske øvelser, som du kan bruge i din undervisning

Rådet for Sikker Trafik

Højresving set fra lastbilens førerhus

Et højresving kræver meget af lastbilchaufføren. Han skal dreje sit lange køretøj uden om forhindringer og holde øje med både lyssignaler, bilister, fodgængere og cyklister omkring bilen. En dødsulykke sidder i kroppen resten af livet, og branchen vil derfor bidrage til at forebygge ulykker.

55-årige Henning 'Baloo' Olsen, der er lastbilchauffør, frygter dagligt, at et højresving går galt. Han manøvrerer hver dag sin 16 meter lange og op til 50 tons tunge Volvo FH500-lastbil til og fra Frihavnen i København.

"Jeg frygter, at det værste skal ske, når jeg drejer til højre. Cyklister kommer fra steder, hvor du ikke forventer det. Du holder stille og regner med, at der ikke kommer nogen, og så er der pludselig en racer- eller en elcykel. Øjnene kører rundt i hovedet, når jeg drejer til højre," siger Baloo.

Som andre chauffører holder han øje med cyklisterne i de fire lovpligtige spejle, der dækker den kritiske højre side af lastbilen.

Et frontzonespejl over forruden peger nedad, så han kan se, om der er gående eller cykler foran førerhuset, hvor han sidder to meter over jorden. To sidespejle på lastbilens højre forstolpe giver udsyn to meter skråt til højre

for lastbilen og ned langs højre side af sættevognen. Og et nærzonespejl over højre siderude viser, om der er cyklister ud for højre fordør. Desuden har Baloo installeret ekstra kameraer på lastbilen.

Alligevel kalder han det en svær opgave at dreje lastbilen til højre i den københavnske myldretid. Ofte skal han køre meget langt frem i krydset, før han svinger, for at den lange sættevogn ikke rammer noget på hjørnet.

"Jeg skal holde øje med så mange ting. Jeg skal uden om skilte, lyskurve og halvtage, og når jeg svinger skarpt til højre, knækker lastbilen, og udsynet langs lastbilens venstreside forsvinder, og noget af udsynet i højresiden kan også ryge. Samtidig bliver jeg distraheret, når cyklister gør uforudsigelige ting som at køre mod færdselsretningen, over for rødt eller oppe på fortovet. Kort sagt, når de er der, hvor de ikke skal være," siger Baloo, der har fået trykt 'Baloo holder øje med cyklisterne' på sin T-shirt.



Foto: Havarikommisionen for Vejtrafikulykker



Chauffører glemmer aldrig en dødsulykke

De chauffører, der kører cyklister ned, glemmer det aldrig, mener miljøkonsulent Kjeld Jensen fra fagforeningen 3F, der organiserer chaufførerne.

Han giver et eksempel på, hvor meget en dødsulykke kan påvirke chaufføren.

"En chauffør forårsagede en dødsulykke i et højresving. Han kører stadig dagligt den samme rute i sin lastbil, men siden ulykken har han kørt lige over krydset, hvor cyklisten døde, og så drejet lastbilen tre gange til venstre. Det gør han den dag i dag. Det viser, hvad der rører sig i chaufføren," siger Kjeld Jensen.

3F forsøger at hjælpe de chauffører, der kommer til at køre mennesker ned. De får via en hotline tilbudt kontakt til professionelle rådgivere, der kan hjælpe dem med at tackle ulykken, både psykologisk og juridisk. For færdselsloven tilkender som udgangspunkt lastbilchaufføren skylden i en højresvingsulykke med en cyklist.

"Nogle bliver virkelig stødt over, at politiet sigter dem for uagtsomt manddrab, men de føler også skyld. Mange siger 'jeg kan slet ikke forstå det. Jeg synes, at jeg havde orienteret mig.' Men det er tilståelsessager alle sammen. De løber ikke fra deres ansvar."

Kjeld Jensen forklarer, at de fleste chauffører med 3F's hjælp kommer ud at køre igen.

"Men den traumatiske oplevelse sidder i kroppen, og de kommer aldrig af med den. De lærer højest at leve med den," siger Kjeld Jensen, der er 3F's repræsentant i både Højresvingsgruppen og Rådet for Sikker Trafik.



Foto: Vejdirektoratet

DTL: Chauffører og cyklister har et fælles ansvar

I brancheforeningen DTL forklarer underdirektør Frank Davidsen, at vognmændene er optaget af trafiksikkerhed. Og både chauffører og vognmænd bekymrer sig om de tragiske højresvingsulykker.

"Vi vil gøre så meget som muligt for at undgå dem. Der er ikke kun et offer, der bliver kørt ned. Der sidder også en uheldig chauffør bag rattet plus nogle vidner, der oplever ulykken. Nogle vognmænd har selv været involveret i denne slags ulykker" siger Frank Davidsen.

DTL har ikke stillet spørgsmål ved konklusionerne i rapporterne fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker. Chaufførerne burde have orienteret sig bedre, lyder det i både rapporten fra 2006 om højresvingsulykker og i rapporten fra 2016 om lastbilulykker. Alligevel mener Frank Davidsen, at det virkelige billede er mere nuanceret.

"Vi prøver at feje for egen dør først ved at sige, at det skal være bedre. Men vi synes samtidig, at det er vigtigt, at trafikanterne viser respekt for hinanden i trafikken og er opmærksomme på hinanden", siger han.

DTL arbejder blandt andet for at lære børn at færdes sikkert ved lastbiler. Sammen med 3F og andre aktører har DTL taget initiativ til kampagnen Trafiksikkerhed i Øjenhøjde, hvor børn fra skolernes 3.-5. klasser lærer at omgås lastbiler, både som fodgængere og cyklister. Men DTL vil gerne nå endnu bredere ud.

"Vi vil gerne have lastbilundervisning ind i folkeskolen, og måske kunne man lave et pædagogisk materiale, der inddrager familien og hjemmet. Der sker noget, når børn bliver teenagere og færdes i trafikken," siger Frank Davidsen.

Medierne har fået et mere nuanceret billede af ulykkerne

Hos 3F mener Kjeld Jensen, at mediernes fokus er flyttet fra, at lastbiler er dræbermaskiner til, at det kan være svært for lastbilchauffører at orientere sig under et højresving.

"For ti år siden fremstillede pressen det som, at chaufførerne stod op om morgenen for at slå nogen ihjel. I dag er journalisterne vendt rundt. De forstår, at der både er et fysisk offer, og at chaufførerne ikke er ligeglade. De bliver dybt påvirket af det."



Foto: DTL/Claus Tjørndal

Skolebørn lærer at omgås højresvingende lastbiler

- Kampagnen Trafiksikkerhed i Øjenhøjde er målrettet børn fra 3.-5. klasse
- Deltagende skoler får besøg af en lastvogn, som bliver placeret i skolegården
- Specialuddannede chauffører giver børnene huskeregler til at undgå farlige situationer med lastbiler, og børnene oplever, hvor komplekst det er at svinge en lastbil til højre
- Trafiksikkerhed i Øjenhøjde er skabt og bliver finansieret af følgende aktører: DTL, 3F's Transportgruppe, Danske Fragtmænd A/S, Energiselskabet OK, Volvo Trucks Danmark A/S, Codan og Børneulykkesfonden
- Siden kampagnens start i 2003 har mere end 100.000 børn modtaget undervisning

Kilde: Børneulykkesfonden.dk

De mindste lærer om lastbiler gennem sang og leg

- Lastbilkaravanen er navnet på en anden kampagne om lastbiler og trafiksikkerhed.
- Målgruppen er elever i 0.-2. klasse på skoler i hele landet, der gratis får besøg af en eller flere lastbiler med chauffører
- Figuren Magda synger og danser med eleverne, der kommer op i førerhuset og kigger ud
- Politifolk fortæller om trafiksikkerhed og cykelregler
- Eleverne får gule reflekseveste, og skolerne får klasse-sæt med bøger og plakater
- Besøget tager to timer
- Kampagnen er lavet af ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Kilde: Lastbilkaravanen.dk og itd.dk



Foto: Cyklistforbundet

Kommuner og Vejdirektoratet samarbejder om sikre vejkryds

Når Vejdirektoratet analyserer ulykker og undersøger nye forebyggende tiltag, giver det kommunerne flere redskaber til at skabe mere sikre veje, der hvor cyklisterne færdes mest.

Vejdirektoratet samler og formidler den nyeste viden om, hvad der fungerer, når man vil sikre kryds mod højresvingsulykker. Med udgivelsen 'Undgå højresvingsulykker' viste Vejdirektoratet fem konkrete vejtekniske indsatser, der kunne fremme trafiksikkerheden for cyklister. Og mange kommuner bruger tiltagene: Tilbagetrukne stoplinjer, blå cykelfelter, afkortet cykelsti, cykelbokse og separate signaler.

Landets kommuner er en meget vigtig samarbejdspartner i arbejdet med at undgå højresvingsulykker. For kommunerne har ansvaret for de fleste kryds i byer, hvor lastbiler og cyklister mødes.

"Vejdirektoratet ombygger kryds på statsvejene, men kommunerne har en stor andel af den daglige trafik – især dér hvor cyklisterne færdes. De har ansvaret for næsten alle vejene inde i byerne, hvor en stor del af ulykkerne med højresving sker. Vejdirektoratet sikrer, at kommunerne har den nyeste viden tilgængelig for deres

trafiksikkerhedsindsats. Vores viden skal ud at arbejde," siger Marianne Foldberg Steffensen, leder af Vejdirektoratets afdeling for trafiksikkerhed og cykling.

Vejdirektoratet har også været ansvarlig for uddeling af statslige puljemidler til kommuner, der ønskede at deltage i storskalaforløbet med cykelbokse eller som ønskede at ombygge kryds for at forhindre højresvingsulykker.

I tiden før og efter Havarikommisionens rapport om højresvingsulykker i 2006 har kommunerne ombygget mange hundrede kryds. Rapporten pegede på, at ombygninger, etablering af signaler og bedre afmærkning kunne have forhindret en del af de 25 analyserede ulykker. Og mange kommuner tog anbefalingerne om tiltag som 5 meter tilbagetrukken stopstreg for biler eller separate signaler for ligeudkørende cyklister og højresvingende biler til sig.



Foto: Vejdirektoratet



Foto: Vejdirektoratet

Sikre kryds i pjecer, vejregler og effekthåndbøger

Vejdirektoratet er en vigtig aktør, når det gælder om at formidle, hvad der virker i krydsene.

Vejdirektoratet udgiver pjecer om bl.a. trafiksikre kryds og effekthåndbøger, der beskriver løsninger-nes pris og opgør den samfundsmæssige gevinst.

”Kommunerne skal have så meget trafikikkerhed som muligt for pengene, og det forsøger Vejdirektoratet at give dem et overblik over, hvordan de kan få” siger Marianne Foldberg Steffensen.

Vejdirektoratet sikrer, at der er et bredt samarbejde med kommunerne og formidler også viden om trafiksikre kryds gennem vejregelgrupper, temadage og konferencer.

De danske vejregler indeholder anbefalinger for gode kryds med detaljerede råd helt ned til udformningen af kantsten. De udarbejdes i et samarbejde mellem kommuner, politi, rådgivende konsulentvirksomheder og Vejdirektoratet.

Vejregler:

Det danske vejregelsystem er ret unikt, da det bygger på et bredt samarbejde mellem offentlig og privat sektor, og hvor også forskellige interesseorganisationer har indflydelse på arbejdet via Vejreglerådet. De meget omfattende danske vejregler er udarbejdet af forskellige faste komiteer, som igangsætter relevante undersøgelser og inddrager international viden for at hele tiden sørge for, at vejreglerne er ajour med nyeste viden indenfor sikker og effektiv planlægning, projektering, udførsel og drift af veje, gader og tilhørende bygværker.

Derudover har Vejdirektoratet inviteret kommunernes teknikere til temadage om højresvingsulykker hvor eksperter, herunder signalteknikere er kommet med råd om sikre kryds.

Og på en årlig konference om trafikikkerhed mødes kommunernes vejingeniører, politifolk og eksperter fra Vejdirektoratet for at diskutere nye initiativer indenfor trafikikkerhed, herunder tiltag mod højresvingsulykker.

Vejdirektoratet har også oprettet et digitalt forum 'Vejnettet.dk', hvor medarbejdere i kommuner, politi og i Vejdirektoratet kan præsentere ny viden og diskutere metoder og tiltag med hinanden.

Det løbende samarbejde betyder, at Vejdirektoratets viden kommer ud til kommunerne, og at problemstillingerne kan drøftes i forskellige fora.



Foto: Vejdirektoratet

Aarhus vækker cyklisternes opmærksomhed over for lastbilerne

I bakkede Aarhus får cyklister ofte fart på. Det betyder, at cyklisterne kan komme hurtigt ned mod de kryds, hvor lastbiler skal dreje. Forholdene har påvirket kommunens tilgang til højresvingsulykker. Kommunen vil især advare cyklisterne og gøre dem i stand til at undgå at havne under en lastbil.

Rumleriller på cykelstien og blinkende tavler, der advare cyklister mod højresvingende lastbiler. De to tiltag viser Aarhus Kommunes særlige fokus på at undgå de fatale ulykker.

"Mange højresvingsulykker kan undgås, hvis cyklisterne er opmærksomme på lastbilerne. I en by som Aarhus med mange bakker får cyklisterne ofte høj fart nedad, og det er især farligt i krydsene, hvor lastbilerne drejer. Vi fokuserer meget på cyklister i bevægelse," siger civilingeniør Pablo Celis, tidligere medarbejder i kommunens Center for byudvikling og mobilitet.

Kommunen har etableret rumleriller 25 meter før en række kryds for at advare cyklisterne.

"De fornemmer, at nu sker der noget. De holder op med at cykle, bremser og bliver agtpågivende. Det er vigtigt, når du som cyklist kommer i høj fart ned mod et kryds. For ellers kan lastbilchaufførerne have svært ved at se dig i tide. Rumlerillerne har reduceret antallet af ulykker i de farligste kryds," siger Pablo Celis.

Han forklarer, at valget faldt på rumleriller, efter at kommunen havde testet, hvor lidt der skal til for at vække cyklisternes opmærksomhed.

Tavler advarede mod højresvingende lastbiler

Tidligere havde kommunen opsat et pilotsystem, der advarede cyklister mod højresvingende lastbiler i det trafikerede kryds mellem Ringgaden og Søren Frichs Vej. Både 100 og 50 meter før krydset stod en fast advarselstavle, og helt henne ved krydset blinkede en tavle, når en lastbil var ved at svinge til højre.

"Det gav et øget samspil mellem cyklisten og lastbilen og dermed også mere opmærksomhed," siger Pablo Celis og oplyser, at pilotsystemet kørte i to år.

Kommunen valgte derefter at stoppe pilotprojektet, fordi den vurderede, at det var for dyrt at udbrede løsningen til flere kryds i forhold til andre tiltag, der kunne forebygge højresvingsulykker.

Lige som i andre kommuner har Aarhus blandt andet forsøgt at undgå ulykkerne ved at trække stoplinjerne for biler og lastbiler tilbage, så chaufførerne bedre kan se cyklisterne. Kommunen har også ombygget kryds med før grønt-signaler for cyklister, afkortede cykelstier, lavet separate højresvingsbaner for cyklister og har senest etableret op mod 10 cykelbokse.

Aarhus er også i gang med at anlægge den tredje af i alt syv supercykelstier i kommunen. Stierne er dyre, fordi de blandt andet skal løbe mellem de mest travle trafikårer, men det er en god måde at give cyklisterne deres egne stier, uden at de skal møde tung trafik.



Foto: Aarhus Kommune

Arbejdet med trafiksikre kryds i Odense er komplekst

Når Odense forbedrer trafiksikkerheden, sker det ved en systematisk gennemgang af krydsene og med brug af flere datakilder.

I Odense Kommune forklarer trafikplanlægger Troels Andersen, at arbejdet med at forbedre byens knap 200 signalregulerede kryds er langsigtet og har stået på i mange år. Det er både dyrt og komplekst.

”Hver gang vi ellers har fat i et kryds, bygger vi det om, så det bliver mere trafiksikkert. Vi kan skabe forskellige faser, så hver type trafikant får sin egen fase med grønt lys i lyssignalerne. Men det giver også mere trængsel, når vi afvikler krydset langsommere. For vi må lægge mellem-tider ind efter worst case, så alle kan nå over, før de andre får grønt,” siger Troels Andersen.

Trafikplanlæggeren betoner, at kommunen skal ombygge kryds ud fra viden om trafiksikkerhed. Derfor supplerer kommunen Vejdirektoratets ulykkesstatistik med skadestuernes data, som også omfatter mindre kvæstelser. Med dem udpeger kommunen sorte pletter – særligt farlige kryds.

”Du kan ikke planlægge ombygning af et kryds ud fra én alvorlig ulykke, når den ulykke kunne være sket i 100 andre kryds. Det svarer til at planlægge med bind for øjnene”

Bare dét at flytte en stoplinje er mere besværligt, end det ser ud til, forklarer Troels Andersen. For ofte ligger der spoler under asfalten, som opfanger, om der er trafikanter. Og spolerne skal graves op og flyttes med stregen.



Foto: Odense Kommune



Foto: Odense Kommune

Faste krav har givet trafiksikre skraldebiler i København

I København har skraldebilernes chauffører fået bedre mulighed for at se cyklister og fodgængere i trafikken. Kommunen lagde et krav om trafiksikre lastbiler ind i udbuddet af renovation, efter at Havarikommissionen havde anbefalet det. Næste skridt kan blive krav til andre lastbiler, men det kræver europæisk enighed.

Skraldemændene i København har bedre udsyn til cyklister og fodgængere end i mange andre byer. For lastbilerne, der kører med kommunal dagrenovation, har fået lave førerhuse, sænkede forruder og ekstra meget glas, blandt andet i højre sidedør.

Københavns Kommune har nemlig udnyttet sin størrelse til at stille krav, når kommunen udbyder dagrenovationsydelsen.

”Fra 2009 stillede vi et fast krav i kontrakterne om, at skraldebilerne skulle have lave førerhuse med meget glas. Vi kunne gøre det, fordi vi er så stor en kommune, at virksomhedernes biler fortrinsvis bliver brugt i København,” siger Søren Troels Berg, fagkoordinator for trafiksikkerhed i Københavns Kommune.

Han forklarer, at kommunen kunne stille kravet, fordi den selv betaler for ydelserne. Byen er inddelt i forskellige

udbudsområder, som fire-fem leverandører dækker. Men man kan stadig opleve en skraldebil i København uden sænket forrude og glas i døren. Det skyldes, at virksomheder får kørt affald uden om den kommunale ordning.

Til gengæld er fænomenet med trafiksikre skraldebiler begyndt at sprede sig til omegnskommunerne, blandt andet fordi leverandørerne køber skraldebiler, så de også kan bruge dem i København.

Kommunal vision vil kræve mere sikre lastbiler

Skraldebilerne skal gerne være første skridt. Københavns Kommune har vedtaget en 0-vision, som går ud på, at ingen skal blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Tiltaget med sikre skraldebiler skal gerne udvides til andre typer af lastbiler.





"Vi forsøger at bygge vejene, så de bliver så lette at bruge som muligt, så vi undgår de fejl, der fører til ulykker. På samme måde vil vi gerne sikre, at lastbilerne bliver så gode, at chaufførerne undgår fejl og ulykker. Det er bare lettest at kræve ved transportydelse, vi selv betaler. For så kan vi skrive det i et udbud," siger Søren Troels Berg.

På sigt kan der måske blive tale om sikkerhedszoner for lastbiler, en slags certificeringsordning eller en stjerneordning som i det europæiske Euro NCAP-program, der tildeler biler en til fem stjerner ud fra deres trafiksikkerhed.

"Der er lang vej endnu. Vi skal blive enige med de andre europæiske storbyer om, hvilke krav vi stiller. For det kan forvride konkurrencen, hvis vi for eksempel stiller særlige krav, som kun Volvo kan opfylde. Men vi skal også have opbakning i EU, og vi skal have en lovændring i Danmark," siger Søren Troels Berg.

Han forklarer, at kravet til skraldebilerne udsprang af 2006-rapporten fra Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, som satte gang i mange tiltag.

"Vi har lavet mange tilbagetrukne stoplinjer, og i 2009-2011 ændrede vi et antal kryds og adskilte trafikstrømmene med signaler og baner. Det med skraldebilerne tog vi som en sidegevinst. Den lå til højrebenet," siger Søren Troels Berg.

DTL: Vognmænd vil gerne investere i sikkerhed

Hos vognmændenes brancheforening DTL tager underdirektør Frank Davidsen godt imod idéen om krav til lastbilerne i storbyerne.

"Hvis kunderne vil betale for det, så er vognmændene klar til at investere. Der skal bare være tid til at udfase det gamle materiel. Jo flere der kræver det, jo bedre kan leverandørerne opfylde det," siger Frank Davidsen.

Han mener, at der også er nogle barrierer i forhold til at kræve mere trafiksikre lastbiler. De knytter sig til forskellige typer af lastbiler.

Nogle transportopgaver kræver lastbiler med store motorer, og det udelukker nedbyggede førerhuse foran hjulene og meget glas.

"Det omfattende metrobyggeri i hovedstaden, hvor hver lastbil flytter over 30 tons jord og byggematerialer, kræver motorer på 500 HK eller mere og tilsvarende store kølere i fronten. Det medfører, at chaufføren kommer til at sidde højt på grund af lastbilens opbygning," siger Frank Davidsen.

