

Trafikstyrelsen
Att.: Jesper Rosenkrantz Andersen
Gammel Mønt 4
1117 København K

E-mail: jro@fstyr.dk

Deres ref.: jro

Vor ref.: maf

Jour. nr.:

Dato: 31.08.2010

Vedr. høring om forslag til forebyggelse af højresvingsulykker - sagsnr. FS318-000833

ITD har modtaget Trafikstyrelsens høringsbrev af 29. juli 2010, der omhandler forslag til forebyggelse af højresvingsulykker. ITD takker for invitationen til at kommentere forslaget.

Antallet og omfanget af højresvingsulykker, der involverer lastbiler og bløde trafikanter, har desværre vist, at en seriøs forebyggelsesindsats fortsat er nødvendig. Det handler om, at både lastbilchauffører og cyklister/fodgængere holder øje med hinanden, at de bliver gjort opmærksomme på faren for højresvingsulykker, og hvad de selv kan gøre for, at ulykkerne undgås.

Gennem de senere år har der været stor fokus på forebyggelse af højresvingsulykker, og med afsæt i blandt andet Havarikommissionens anbefalinger fra 2006 i rapporten "Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister" er der iværksat en lang række relevante tiltag, herunder diverse kampagner samt forsøgs- og udviklingsprojekter.

Kampagner som fx "Pas på de blinde vinkler" og "Trafiksikkerhed i øjenhøjde" yder efter ITD's opfattelse et nødvendigt og væsentligt bidrag i forebyggelsesindsatsen mod de alvorlige højresvingsulykker. Det er derfor vigtigt, at myndigheder og branchen - i samarbejde med de danske cyklister og fodgængere - til stadighed følger op på kampagnerne. Branchens indsats styrkes allerede nu med transportorganisationernes fælles erklæring om god adfærd - underskrevet på Rådhuspladsen den 27. august 2010.

Den stigende repræsentation af udenlandske lastbiler og chauffører i ulykkesstatistikken giver anledning til også fremover at rette kampagneindsatsen mod disse grupper. Mange udenlandske chauffører kommer fra lande, hvor der ikke færdes så mange cyklister som i Danmark.

Ud over kampagneindsatsen finder ITD det vigtigt, at undervisning i højresving udgør en fast del af pensum i uddannelses- og efteruddannelsessystemet. Der skal til stadighed fokuseres på højresving og spejltest i undervisningen af chauffører, ligesom det at omgås lastbiler bør indgå i trafikundervisningen af de yngste klasser i folkeskolen.

Der er i de senere år igangsat lovende forsøgs- og udviklingsprojekter, heraf flere af teknisk karakter, i relation til udformningen af veje og kryds og/eller stickers til veje og køretøjer. ITD savner dog her en samlet evaluering af resultater og erfaringer til brug i den videre debat og i udarbejdelsen og udbredelsen af effektive løsningsmodeller.

ITD vil desuden opfordre til en mere dybdegående analyse og kortlægning af højresvingsulykkerne, end tilfældet er i dag. En bedre viden om ulykkerne og årsagerne hertil er vigtig for at kunne målrette de fremtidige indsatser og ressourcer på området. ITD vil således gerne kvittere for, at der i de politiske aftaler om en grøn transportpolitik fra 2009 er taget initiativ til, at hver dødsulykke i trafikken skal analyseres til bunds. ITD mener, det er vigtigt, at myndighederne holder fokus herpå, og at resultaterne bruges fremadrettet i indsatsen til at forebygge højresvingsulykker.

I betragtning af ovennævnte og i betragtning af Havarikommissionens rapport om højresvingsulykker fra 2006, der faktisk fraråder de i høringen fremsatte forslag, kan det undre ITD, at Trafikstyrelsen frem for mange andre forslag og igangværende projekter fremhæver specielt disse:

”Kræv lovmæssigt, at de omtalte køretøjer på hele deres højre side udstyres med:

- 1. Blinkende lamper. – Blink fanger lettere øjet.*
- 2. Lydsignaler med intervaller. – Til gavn for både seende og blinde.”*

Anvendelsen af blinkende lamper og lydsignaler bidrager efter ITD's opfattelse kun til øget lys- og støjforurening i gadebilledet samt ekstra omkostninger for transporterhvervet. ITD finder ikke, at forslaget vil øge og vedligeholde chaufførens opmærksomhed, eller at det over for cyklisten vil indikere, om chaufføren har eller ikke har set vedkommende. Sådanne tekniske løsninger vil endvidere ikke omfatte de udenlandske lastbiler, der kører i Danmark.

Afslutningsvis vil ITD gerne fremhæve Transportministeriets oplæg ”Nye mål for trafiksikkerheden”, der er en del af de politiske aftaler om en grøn transportpolitik fra 2009. Her tages der blandt andet initiativ til, at samtlige relevante lyskryds på det statslige vejnet inden udgangen af 2010 bliver indrettet på en måde, der forebygger højresvingsulykker. Formålet er – gennem en sikker indretning af infrastrukturen – at gøre cyklisterne mere synlige for den tunge trafik. Transportministeriet peger i denne sammenhæng selv på fire tiltag, der kan være medvirkende til at skabe større sikkerhed for cyklister i kryds:

- Tilbagetrukket stopstreg for højresvingende køretøjer
- Afkortet cykelsti op til kryds
- Separat lysregulering for bløde trafikanter og højresvingende køretøjer
- Grønt lys for cyklister før den øvrige trafik

ITD kan kun opfordre til, at der arbejdes videre med disse tiltag - ikke kun på de statslige veje, men også på de kommunale veje. Indsatsområderne må som udgangspunkt være i de trafikale knudepunkter, hvor der færdes mange cyklister, og hvor ulykkerne kan forventes at optræde. På sigt og efter en evaluering af effekterne kunne det overvejes at udbrede tiltagene generelt til det danske vej- og cykelstinet.

I ”Nye mål for trafiksikkerheden” peger Transportministeriet desuden på, at mange højresvingsulykker kan forebygges, hvis lastbilernes førerhuse bliver bedre udformet. Ministeriet vil derfor arbejde på, at der i EU stilles krav til bedre direkte udsyn fra lastbiler. ITD er enig i, at der bør arbejdes for et bedre udsyn. Foreningen vil dog umiddelbart fraråde, at bedre udsyn overvejende imødegås ved hjælp af lavere førerhuse – et tiltag, der senest har været til diskussion i forbindelse med udarbejdelsen af Københavns Kommunes strategi for tunge køretøjer. I dag anvendes de samme typer lastbiler til by, regional, national og international kørsel. Tiltag, der kræver lave førerhuse betyder, at erhvervet skal ud og investere i nye lastbiler, der udelukkende

kan bruges til bykørsel. De lave førerhuse egner sig ikke specielt til de lange distancer rent køreteknisk, og det er samtidig begrænset, hvor store motorer, der kan placeres i denne type lastbiler. Desuden vil den lavere førerposition give føreren mindre overblik fremad og yde mindre beskyttelse i tilfælde af uheld.

Der er igangsat – og foreslået – en lang række lovende tiltag både i ind- og udlandet, som efter ITD's opfattelse bør evalueres, inden der endnu engang pålægges branchen at investere i nyt teknisk udstyr, hvis effekt ikke kan dokumenteres. Sammen med en mere dybdegående analyse af højresvingsulykkerne vil det kunne være med til at målrette forebyggelsesindsatsen yderligere og sikre mest trafiksikkerhed for pengene.

ITD står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD – International Transport Danmark

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jørn-Henrik Carstens'.

Jørn-Henrik Carstens
Teknisk konsulent

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marianne Frank'.

Marianne Frank
Miljøkonsulent