



Havarikommisionen  
for vejtrafikulykker

# Ulykker med lastbiler

Hovedbudskaber



# 30 lastbilulykker

Ulykker med lastbiler er ofte alvorlige, og andelen af dræbte er relativt høj i forhold til ulykker med andre køretøjer. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har dybdeanalyseret 30 lastbilulykker med personskaade for at målrette forebyggelse af lignende ulykker.



## Overblik over ulykkerne

### Ulykker med cyklister og fodgængere - 9 ulykker

Disse ulykker skete alle i byzone. Der var b.la. højresvingsulykker i signalregulerede kryds, hvor en ligeudkørende cyklist blev påkørt. Et par ulykker var venstresvingsulykker, hvor den svingende lastbil påkørte en fodgænger eller cyklist i krydset. Enkelte skete, da en lastbil satte i gang under varelevering på en plads og påkørte en fodgænger.

### Ulykker på strækninger - 8 ulykker

Disse ulykker skete oftest på lige strækninger på motor- eller motortrafikveje. De 5 ulykker var bagendekollisioner f.eks. i forbindelse med havari eller kødannelse. I de øvrige fulgte chaufføren ikke vejen og kørte af vejbanen.

### Ulykker ved krydsning og svingning - 6 ulykker

Disse ulykker skete typisk på en landevej, hvor en lastbil krydsede eller svingede ind foran et andet køretøj. Dels i situationer, hvor lastbilen svingede ind på f.eks. en sidevej, dels hvor lastbilerne foretog en vendemanøvre og kørte ud fra f.eks. en p-plads.

### Ulykker hvor lastbilen tilfældigt ramtes - 7 ulykker

Lastbilchaufførerne eller lastbilerne havde ikke nogen andel i, at disse ulykker skete. I de 4 ulykker kørte en bilist op bag i lastbilen f.eks. ved kødannelse. I et par mødeulykker kørte en bilist over i det modgående spor. Alle skete i landzone.

## Mere om undersøgelsen

Resultaterne er offentliggjort i november 2016 i rapport nr. 13 "Ulykker med lastbiler". Rapporten kan downloades på [havarikommission.dk](http://havarikommission.dk) eller bestilles i trykt form på [bsj@vd.dk](mailto:bsj@vd.dk)

# Derfor skete ulykkerne

## Utilstrækkelig orientering medvirkede til 22 ud af 30 ulykker

Utilstrækkelig orientering medvirkede til 22 ud af undersøgelsens 30 ulykker. Det var i 14 ulykker kun lastbilchaufførerne, der orienterede sig mangelfuldt - i 6 ulykker kun de øvrige trafikanter, og i 2 ulykker begge parter. Orienteringsfejlene opstod dels i komplekse situationer f.eks. i trafikerede kryds i byzone eller ved svingning ind på eller væk fra en landevej, hvor der var trafikanter fra begge retninger, dels ved ukompliceret kørsel f.eks. på lige ensformige strækninger i landzone.

## I kryds og ved svingning - forhastet orientering

I de komplekse kørselssituationer gik orienteringen typisk galt, fordi lastbilchaufføren var koncentreret om andre forhold i trafikken eller selve svingmanøvren, eller fordi han skyndte sig eller var under pres. I et par tilfælde gennemførte chaufføren svinget med for høj hastighed, så der ikke var nok tid til orientering.

## Ukompliceret kørsel - uopmærksomhed og træthed

Ved den ukomplicerede kørsel var det typisk uopmærksomhed eller træthed/søvn, der førte til, at en chauffør kørte af vejen eller overså en langsomt kørende forude. Ulykkerne skete typisk på lige veje, som kan virke mindre krævende at køre på. En del af chaufførerne havde arbejdet i 7-10 timer, eller det var sidst på aftenen. Det kan have betydet, at chaufførerne var mindre årvågne, faldt i staver eller havde fokus på andet end kørslen.

## Lastbiltyper med dårligt direkte udsyn

Som langt de fleste lastbiler havde lastbilerne i undersøgelsen frembygget førerhus, hvor føreren sidder højt placeret oven på motoren. Den høje placering giver begrænset udsyn gennem ruderne i områderne tæt på lastbilen. Ca. halvdelen af ulykkerne med fodgængere og cyklister ville have været undgået, hvis lastbilen havde haft lavtsiddende førerhus og dermed bedre udsyn.

## Køretøjsfejl og lovovertrædelser

Fejl ved lastbilerne (f.eks. forkert dæktype eller manglende afmærkning), samt overtrædelser af køre- og hviletid og hastighedsgrænser, alkoholpåvirkning og manglende selebrug medvirkede til nogle af ulykkerne eller til alvorligere personskader. Samlet set medvirkede de til op mod 1/3 af undersøgelsens ulykker og til forværede personskader i 1/5 af ulykkerne.

## 19 ud af 30 ulykker forebygget med nyere sikkerhedsudstyr

18 ud af 21 ulykker i landzone ville være undgået, hvis lastbilerne og/eller personbilerne havde haft avanceret nødbremse med fodgængerdetektor og vognbanskiptalarm. I alt 19 af de 30 ulykker ville være undgået med dette udstyr.



# Hovedanbefalinger

## Tid til og fokus på orientering

### Undersøgelse af chaufførernes orientering

Undersøgelse af, hvordan chaufførerne orienterer sig, og hvorfor orienteringen ikke altid er tilstrækkelig. Undersøgelsen vil kunne pege på, hvor der skal sættes ind b.l.a. i forhold til nye teknologier.

### Kommunikationsindsatser

Fortsat indsats med efteruddannelse og anden kommunikation for at forbedre chaufførernes orienteringsstrategi. Fokus på at tage sig tid til orienteringen, på opmærksomhed og på træthed under kørslen. Virksomhederne bør understøtte indsatsen via retningslinjer for sikker adfærd.

### Obligatorisk orienteringsstop

Obligatorisk orienteringsstop for lastbilchauffører ved højresving i byzone (lastbilchaufføren skal stoppe helt op og orientere sig under svingmanøvren, uanset om der er cyklister eller ej). Det giver ekstra tid til orienteringen. Tiltaget kan gennemføres som et forsøg og bør følges nøje.

## Krav om trafiksikkerhed fra købere af transportopgaver, bygherrer o.l.

Krav til trafiksikkerhed i udbudsmateriale fra købere af transportopgaver og bygherrer f.eks. krav om lastbiltyper med godt udsyn, krav til rutevalg eller krav om, at virksomheden har retningslinjer for sikker adfærd. Stat og

kommuner skal gå foran med et godt eksempel. Understøttes med certificeringsordning, som klassificerer transportvisomhedernes trafiksikkerhedsniveau.

## Øget kontrol af lastbiler, lastbilkørsel og virksomheder

Øget kontrol af lastbilers tekniske stand, spejlindstilling og genstande i førerhuset, der reducerer udsynet. Øget kontrol af hastighed, køre- og hviletid, spirituspåvirkning og afmærkning af f.eks. særtransporter. Øget kontrol af transportvirksomheder for at sikre, at deres vognpark er i lovlig stand, og at regler om trafiksikkerhed overholdes. Automatiseret alkotest af chauffører, når de forlader speditorsfirmaer, toldområder o.l.



**Havarikommissionen**  
for vejtrafikulykker

## Nærmere oplysninger kan fås hos sekretariatet

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker  
C/O Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
DK-1022 København K  
Telefon: 72 44 32 04  
[www.havarikommission.dk](http://www.havarikommission.dk)