

Kalendervecka 17 och redan 29 döda förare i slutet av trafikstockningar på tyska transitvägar

Olyckor med lastbilar -

Samordning av tekniskt och personligt förebyggande arbete

Broschyr om självförpliktelse om 10 Max Eighty-reglerna

En undersökning från Niedersachsen av lastbilsolyckor i slutet av trafikstockningar visar att 27 procent av de lastbilar som orsakade olyckor hade en inbyggd nödbromsassistent. I studien¹ konstateras att förarna inte får tillräcklig utbildning och att de i en nödsituation oavsiktligt åsidosätter nödbromsassistenten och avbryter bromsningen, till exempel genom att dra i ratten. Experterna kräver att föraren får en omfattande utbildning i de funktioner som han eller hon ska utföra när han eller hon tar över lastbilen. De rekommenderar säkerhetsutbildning för förare. Om föraren varnas i en nödsituation bör han reagera resolut med en nödbromsning. Men systemen är bara så bra som samspelet mellan föraren och tekniken. Därför gäller överklagandet om föregripande körning även här.

Det handlar alltså om att göra majoriteten av de 800 000 lastbilsförare som dagligen kör på de tyska vägarna medvetna om problemet. Många av dem saknar faktiskt utbildning och kunskap om sina assistenter. Dessutom är många inte medvetna om de dödliga risker de löper när de kör för nära och i olämpliga hastigheter, eller när de är ouppmärksamma på grund av distraktioner på överbelastade transportvägar.

Ungefär 40 procent av förarna kommer från europeiska länder, de flesta från Östeuropa. Dessa bör också nås med hjälp av en kampanj för att öka medvetenheten. Precis som vi har översatt vårt upprop "#international_appeal_end_congestion" till 17 språk och gjort det tillgängligt för nedladdning på vår hemsida (www.hellwach-mit-80-kmh.de), har vi nu tagit fram en broschyr om det frivilliga engagemanget för Max Eighty-reglerna för företagare och deras förare, och vi håller också på att översätta den till de vanligaste europeiska språken. Med detta koncept går vi till alla stora lastbilstransportföretag.

Vi vill övertyga så många förare och deras chefer, vagnparkschefer och avsändare som möjligt om Max Eighty-idén. Men vi vill också nå tillverkningsindustrin och handeln genom alla tillgängliga kanaler. Leveranskonceptet "just-in-time" och oflexibla tidtabeller vid ramperna stressar föraren. Han sover ofta dåligt och riskerar att hamna i mikrosömn när han kör trött. Endast en frisk förare kan föra godset säkert till kunden. Varje dag inträffar flera olyckor i slutet av en trafikstockning. Alla löper risken att råka ut för en sådan olycka. Det är värt att kämpa mot den, eftersom ingen förare avsiktligt kör in i slutet av en trafikstockning. Men han måste förstå och internalisera att han har ett 40 ton tungt ansvar.

Vi behöver återigen mer ömsesidig hänsyn till alla trafikanter och Max åttioalister vid ratten på lastbilar som dagligen rensar sin väg efter vägarbeten och kör dit med förutseende och regelbundenhet.

Stöd initiativet och hjälp till att få slut på onödiga dödsfall.

¹ Dr. Erwin Petersen, Alexander Berg, Advanced Considerations on the Handling of Automatic Emergency Braking Systems and their Design in Traffic Accident and Vehicle Engineering 10,11,12/2020