

Marts 2014

Rejserapport

Beskrivelse af udenlandske erfaringer om forebyggelse af højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister

Indhold

Rejserapport	1
Beskrivelse af udenlandske erfaringer om forebyggelse af højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister	1
Indledning	3
Deltagere	4
Holland.....	5
Politisk stillingtagen til forebyggelse af højresvingsulykker	5
Tiltag i Holland.....	6
By- og trafikplanlægning – langsigtet tiltag	6
Sensor- og kameraløsninger	6
Spejlindstillingspladser.....	6
Kampagnetiltag	7
Orienteringsstop	7
Trafikspejle.....	7
Udformning af signalregulerede kryds.....	7
Sverige	9
Lastbiler og udstyr.....	9
Køretøjssimulator	10
Udformning af signalregulerede kryds.....	10
Tyskland	11
Tiltag i Tyskland	11
Trafikspejle	11
Udformning af signalregulerede kryds.....	11
Orienteringsstop	11
Tiltag ift. køretøjer	12
Politimæssige tiltag	12
England	13
Tiltag i England-primært London.....	13
Udformning af signalregulerede kryds.....	13
Trafikspejle.....	13
Kampagnetiltag	14
Orienteringsstop	14
Køretøjer	14
Statistik for de enkelte lande	16

Indledning

Transportministeren og Justitsministeren besluttede jf. pressemeddelelse af 3. oktober 2013 at nedsætte et rejsehold bestående af medarbejdere fra Rigspolitiet, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Opgaven for rejseholdet var at indsamle relevante erfaringer med at forebygge højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister fra bl.a. Holland, Sverige, Tyskland, og England. Erfaringerne skal indgå i regeringens tiltag på området.

Rejsebeskrivelsen omfatter et resumé af de væsentligste erfaringer fra landene. Beskrivelsen af de enkelte tiltag omfatter ikke en vurdering af tiltagets mulige effekt, men udgør alene en beskrivelse af, hvad der gøres i det enkelte land.

Under rejseholdets besøg i de respektive lande blev der forevist en række præsentationer, som i vidt omfang er udleveret til rejseholdet. Under turen er der indsamlet skriftligt materiale i form af rapporter og andre udgivelser eksempelvis årsrapporter og diverse statistisk materiale, ligesom der efterfølgende er indhentet supplerende materiale fra de besøgte instanser. Indholdet af det omfattende materiale er ikke gengivet i denne rapport.

Deltagere

Justitsministeriet, Rigspolitiet henholdsvis Transportministeriet, Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet udpegede følgende personer til rejseholdet:

Jørn Pakula Andresen Vicepolitiinspektør National Færdselssektion Rigspolitiet	Victor Hollnagel Bilinspektør, ingeniør (B.Sc.) Center for biler og grøn transport Trafikstyrelsen	Mette Fynbo Civilingeniør (M.Sc.) Trafikplanlægning Vejdirektoratet
---	---	--

På baggrund af en vurdering af hvilke lande, der kunne bibringe rejseholdet den mest relevante information på området, blev det besluttet, at nedenstående myndigheder og institutioner skulle besøges.

Holland, 21. november 2013	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Directie Wegen en Verkeersveiligheid Afdeling Verkeersveiligheid Den Hague	Utrecht Politie Infrastructure Bilthoven	Municipaliti Houten Gemeente Houten
Sverige 29. november 2013	Volvo Group Trucks Technology Göteborg	VTI Statens Väg- och transportforskningsinstitut Göteborg	Konsulentfirmaet Reinertsen, repræsentant for Göteborg Kommune
Tyskland 4. december 2013	Bast Bundesanstalt für Strassenwesen Bergisch Gladbach	Polizei Nordrhein- Westfalen Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste	
England 5. december 2013	Department for Transport Great Minister House London	Transport for London Palestra House London	Metropolitan Police Service London

Holland

I Holland har forebyggelse af højresvingsulykker været meget indgående behandlet både forskningsmæssigt og politisk. Der er et meget udbygget cykelstinet i Holland samt generelt mange cykelfaciliteter i byerne. Sammenlignet med Danmark har Holland mere cykeltrafik. Infrastrukturen afspejler den store andel af cyklister.

Rejseholdet besøgte det hollandske Infrastrukturministerium, afdelingen for trafikikkerhed i Haag, byen Houten og politiet i Utrecht.

Politisk stillingtagen til forebyggelse af højresvingsulykker

Infrastrukturministeriets repræsentant oplyste, at ministeren for transport og infrastruktur havde udtrykt sine anbefalinger til forebyggelse af højresvingsulykker i et brev til formanden for Parlamentets Andetkammer i 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 29 398, nr. 128). Nedenstående er baseret på dette brev:

Langsigtede tiltag

1. Total separering af biltrafikken og cykeltrafikken

Kortsigtede tiltag

2. Kommunikation og information til chauffører og cyklister
3. Uddannelse af chauffører også med fokus på orienteringsadfærd
4. Henstilling til lokale vejmyndigheder om at have fokus på tilbagetrukne stoplinjer (fordi uheldene sker i byerne)
5. Iværksætte undersøgelse af nye orienterings-, sensor og advarselssystemer til lastbiler

Man havde politisk fravalgt følgende foranstaltninger:

- Eftermontering af frontspejl på lastbiler registreret første gang før 2007 (man vurderede, at ældre lastbilers førerhuse måske ikke umiddelbar var egnede til montering af frontspejl i det typiske monteringsområde over forruden uden en mindre lokal forstærkning)
- Ekstra sideblinklygter eller blinkende sidemarkeringslys på lastbiler (man vurderede, at der var risiko for at forvirre andre trafikanter på grund af afvigelsen fra de europæiske krav til lygteføring; dog tillod man i en overgangsperiode at lade sideblinklygter blinke alligevel).
- Obligatorisk orienteringsstop (man valgte ikke at indføre orienteringsstop bl.a. på baggrund af drøftelser med brancheorganisationer)

Infrastrukturministeriets repræsentant gjorde opmærksom på, at forskningsinstitutionen SWOV – den hollandske forskningsinstitution for trafikikkerhed - blandt andet peger på, at man, siden kravene til lastbilers spejlsystemer i 2007 blev forbedret, burde overveje at undgå udtrykket ”blinde vinkler”, fordi chaufføren med rigtigt justerede spejle og med rigtig orienteringsteknik faktisk kan dække de kritiske områder omkring lastbilen.

Tiltag i Holland

By- og trafikplanlægning – langsigtet tiltag

Byen Houten, som er en by med ca. 50 000 indbyggere, er resultatet af et løbende, idealistisk byplanlægningsprojekt, som begyndte i 1966. Principperne er, at cykeltrafikken skal være dominerende, mens biltrafikken skal i baggrunden. Der er anlagt en ringvej, som fordeler biltrafikken ind til byens fire områder. Biler kan ikke køre i byen mellem områderne. Veje med blandet trafik er anlagt til cykelhastighed.

Der sker meget få trafikulykker pga. den store separering af trafikken og den lave hastighed, hvor trafikken ikke er separeret. Højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister var helt ukendt i Houten.



Sensor- og kameraløsninger

Infrastrukturministeriet havde på baggrund af beslutningen om at iværksætte undersøgelse af nye orienterings-, sensor- og advarselssystemer til lastbiler (nævnt ovenfor under pkt. 5) engageret et konsulentfirma til at sammenfatte resultaterne af forskning i disse til lastbiler i en rapport: "Blind spot detection and warning systems – Study of the mechanisms and the potential", 2010. Det fremgår af rapporten, at den eksisterende teknologi på grund af de fysiske forudsætninger i mange af højresvingsituationerne ikke kan hindre højresvingsulykker, fordi situationen i løbet af få sekunder kan skifte fra sikker til farlig. En afværgeforanstaltning, hvad enten den udføres af chaufføren (på baggrund af et sikkert advarselssignal til chaufføren) eller i form af en automatisk iværksat bremsning, vil forudsætte, at der fra advarslen er givet, er flere sekunder til rådighed til detektion, analyse, reaktion og bremsning, inden lastbilen rammer cyklisten. Problemet er, at det ofte ikke er muligt at afgøre, om situationen er kritisk på så tidligt et tidspunkt, og advarslen vil derfor komme for sent.

Endnu er det ikke i noget land blevet påvist, at et sensor- og advarselssystem faktisk har resulteret i færre ulykker. Det anbefales, at alle parter, som beskæftiger sig med sensor- og kamerasystemer, sætter sig ind i resultaterne af den foreliggende forskning.

Spejlindstillingspladser

På det kontrolmæssige område blev indsatsen primært rettet mod korrekt indstilling af lastbilernes spejle. I lighed med visse steder i Danmark er der på nogle hollandske parkeringsarealer opstillet vejledning i korrekt indstilling af spejle.

Det blev oplyst af politiet, at der var en vis tilbageholdenhed fra politiets side i forhold til at sanktionere mod forkert indstillede spejle og dårligt udsyn gennem forruden, herunder mod unødigt udstyr som vimpler, gardiner, dukker, teknisk udstyr mv.



Kampagnetiltag

I Holland har de udført kampagnetiltag målrettet chauffører via uddannelse (og foldere) og målrettet cyklister via løbende kampagner for at påvirke både cyklisternes og chaufførernes adfærd. Infrastrukturministeriet har desuden udarbejdet tre tip til cyklisterne – en slags adfærdskodeks – i samarbejde med forskellige interesseorganisationer.

Orienteringsstop

Forslaget om orienteringsstop er oprindeligt fremsat af SWOV . Som nævnt tidligere er dette forslag efterfølgende fravalgt politisk bl.a. på baggrund af drøftelser med transporterhvervet.

Trafikspejle

De lokale vejmyndigheder i f.eks. Amsterdam og Rotterdam har som forsøg opsat trafikspejle på signalstanderne. Lokale evalueringer, baseret på interviews af lastbilchauffører har vist, at chaufførerne er glade for spejlene, dog er der ikke påvist nogen sikkerhedsmæssig effekt af spejlene.

SWOV anbefaler ikke brug af trafikspejle. Dette er baseret på konfliktstudier i kryds med opsatte trafikspejle. Konfliktstudierne viste bl.a., at der ikke forekom færre konflikter mellem højresvingende lastbiler og cyklister i kryds med trafikspejle.

Der er generelt problemer med drift og vedligehold af spejlene. Vedligehold er nødvendig for, at spejlene fungerer efter hensigten.



Udformning af signalregulerede kryds

I Holland benyttes hovedsageligt de samme vejtekniske tiltag i signalregulerede kryds som i Danmark f.eks. (fotos er danske eksempler):

- Tilbagetrukket stopstreg for biltrafikken, således at cyklisterne bliver mere synlige for chaufføren
- "Før-grønt" signaler for cykeltrafikken der giver cyklister et forspring i forhold til den øvrige trafik, så cyklisterne kommer frem i chaufførernes synsfelt
- Separat regulering af cykeltrafikken så f.eks. højresvingende trafik ikke har grønt samtidig med ligeudkørende cyklister.



Dog ser det ikke ud til, at det danske tiltag med at afkorte cykelstien 15-25 m før stoplinjen for at få cyklister og højresvingende trafik til at flette, benyttes i Holland.

Et tiltag som benyttes i Holland, men som er stort set uprøvet i Danmark, er cykelbokse i kryds. En cykelboks er et ekstra venteareal til cyklister, placeret foran bilernes stopstreg. Formålet med cykelboksen er – som med tilbagetrasket stopstreg – at få cyklisterne længere frem i krydset og derved gøre dem mere synlige for højresvingende bilister. Samtidig reduceres risikoen for, at der holder cyklister på højre side af lastbilen, og venstresvingende cyklister afvikles hurtigere, da man i Holland laver et fladt venstresving sammen med biltrafikken. I Holland vil de øge udbredelsen af cykelbokse, hvor det ikke er muligt at separatregulere cykeltrafikken.



Der kan dog være problemer med, at bilister holder i cykelboksen, enten fordi de vælger at køre for langt frem, eller fordi de ikke når med over for grønt lys. Der kan endvidere være problemer med ældre lastbiler uden frontspejl, da denne type lastbiler har en blind vinkel lige foran køretøjet, netop der, hvor cyklisterne står i cykelboksen. Dette problem vil være aftagende med tiden efterhånden som de ældre lastbiler udfases.

Sverige

Rejseholdet besøgte Volvo Trucks og Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

I Sverige cykles der mindre end i Danmark, og infrastruktur indrettet med cyklister for øje findes derfor ikke i samme omfang som i Danmark. I nogle byer – f.eks. Stockholm – er der dog anlagt en del cykelstier eller -baner.

Højresvingsulykker har generelt ikke særlig bevågenhed i Sverige, da problemet ikke fylder ret meget i statistikken - dog undtaget i Stockholm. Under besøget ved VTI blev der i øvrigt givet udtryk for, at Sverige følger de danske erfaringer med cyklistsikkerhed meget tæt.

Lastbiler og udstyr

Besøget hos Volvo Trucks i Göteborg gav et godt indblik i de forskellige tekniske løsninger, som lastvogne kan udstyres med. Desuden gav besøget indtryk af, hvorledes designet af førerhuset på forskellig vis giver muligheder for at forbedre chaufførens udsyn til andre trafikanter.

Det blev klart under besøget, at der fra Volvos side må foretages en afvejning mellem kundernes ønsker og trafikikkerhedsmæssige hensyn. Som eksempel på dette kan nævnes brugen af glas i højre sidedør. Dette kan forøge chaufførens orienteringsmulighed, men samtidig giver det et øget indsyn udefra til førerhuset. Det blev endvidere oplyst, at konstruktionsmæssige ændringer ofte er forbundet med anselige omkostninger.



Billederne til højre viser optagelse fra et frontkamera.

Kameraet viser det samme område som frontspejlet. Kameraet er ikke påbudt, men er et populært udstyr.

Volvo gav udtryk for, at man var klar over, at billedgengivelsen kunne forbedres, navnlig under vanskelige lysforhold.



Volvo har tidligere udført forsøg med sammensætning af billeder fra flere kameraer, så man fik et billede af lastbilen set ovenfra med de nærmeste omgivelser, kaldet "Birds Eye View". Der er dog problemer med at sammensætte billederne på en overskuelig måde.

Volvo har også udført forsøg med automatisk nødbremning af lastbiler, til brug i de situationer, hvor en cyklist er i farezonen. I mange højresvingssituationer er det dog ikke muligt at iværksætte en nødbremning tids nok til, at uheldet kan undgås. Problemet er, at der kun må ske nødbremning, når situationen med sikkerhed ellers ville udvikle sig kritisk.



Køretøjssimulator

VTI foreviste et laboratoriemiljø, hvor det er muligt at udføre forskningsmæssige forsøg eksempelvis for at undersøge chaufførens muligheder for at orientere sig i spejle evt. suppleret af monitører. Endvidere kan man f.eks. undersøge anvendeligheden af forskellige lyd-, lys- og haptiske(vibrationer) advarselssystemer.



Udformning af signalregulerede kryds

I Sverige benyttes de samme vejtekniske tiltag i signalregulerede kryds som i Danmark, f.eks. tilbagetrukket stopstreg for biltrafikken, "før-grønt"-signal for cykeltrafikken eller separat regulering af cykeltrafikken.

I Stockholm har man siden 2005 truffet en principbeslutning om at etablere cykelbokse i alle signalregulerede kryds med cyklister. Der er blevet etableret cykelbokse i krydsene uanset, om der var cykelsti-/bane eller ej. Man vurderer, at boksene har haft en positiv sikkerhedsmæssig effekt.



Tyskland

Rejseholdet besøgte Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt) samt Polizei Nordrhein-Westfalen, Köln, Direktion Verkehr.

I Tyskland har højresvingsulykker, i lighed med Holland, været behandlet meget indgående både forskningsmæssigt, mediemæssigt og politisk.

I Tyskland er cykeltrafik lidt mindre udbredt end i Danmark. Højresvingsulykkerne sker primært, hvor der er anlagt cykelsti op til kryds. I Tyskland anlægges kun cykelsti eller – bane, når biltrafikken er større end 15.000 motorkøretøjer pr. gennemsnitsdøgn.

BASt arbejder i øjeblikket med et forskningsprojekt bl.a. sammen med Berlins tekniske universitet om infrastrukturdesign, bilteknik og signalteknik i forhold til forebyggelse af højresvingsulykker. Rapporten forventes færdig primo 2014.

Tiltag i Tyskland

Trafikspejle

I Freiburg er der opsat ca. 400 trixiespejle (et lidt konkavt trafikspejl) i signalregulerede kryds. Samtidig med opsættelsen af spejlene blev der gennemført en kampagne, hvilket gør det svært at evaluere effekten af trafikspejlene isoleret set. Der er dog igangsat en evaluering, men pga. spinkelt datamateriale forventes der ingen brugbare resultater. Der er også opsat spejle i et par andre byer. BASt vurderer, at trafikspejle ikke er vejen frem, da deres analyser viser, at ulykkerne sker i tilfældige kryds, hvorved spejlene skal opsættes på alle ben i alle signalregulerede kryds.

Udformning af signalregulerede kryds

I Tyskland benyttes de samme vejtekniske tiltag i signalregulerede kryds som i Danmark, f.eks. tilbagetrukket stopstreg for biltrafikken, "før-grønt"-signaler for cykeltrafikken eller separat regulering af cykeltrafikken.

Forventede nye tiltag

I forbindelse med den kommende rapport fra BASt, om forebyggelse af højresvingsulykker i 2014, forventes følgende nye tiltag foreslået: Cykelboks og cykelbane mellem køresporet til ligeudkørende og højresvingsbanen. I Danmark benyttes også i mindre omfang etablering af cykelbane mellem køresporet til ligeudkørende og højresvingsbanen for at flytte flest mulige cyklister væk fra højre side af de højresvingende biler/lastbiler. Dette føles dog ofte utrygt for cyklisterne.

Orienteringsstop

Der har ikke været drøftet orienteringsstop som et tiltag til forebyggelse af højresvingsulykker i Tyskland. Politiet vurderede umiddelbart ikke, at der vil være en gunstig effekt af indførelse af orienteringsstop. BASt nævnte, at man kunne overveje at udføre et "feasibility study", som skulle belyse, om det var muligt at lave et studiedesign, som gjorde det muligt at vurdere nærmere, om foranstaltningen ville have en effekt.

Tiltag ift. køretøjer

BAST fortalte, at man i 2004 havde udsendt en rapport om højresvingsulykker i Tyskland. Rapporten beskrev de typiske uheldssituationer, udsynsproblemerne fra lastbiler, og der peges på, at lastbilens højre forhjørne og front er de kritiske områder, hvor kollisionen med cyklister ofte sker.

Vedrørende sensorsystemer oplyste BAST, at lastbilproducenten MAN har udviklet et advarselssystem med sensorer langs lastbilens højre side, men at de ikke havde været tilfredse med funktionen, og at de havde taget det af programmet igen.

BAST deltog i en arbejdsgruppe i FN-regi (UN/ECE/WP29/GRSG), som lagde op til, at kameraer på lang sigt kunne erstatte spejle; først på små biler og siden på lastbiler. Begrundelsen var at nedsætte luftmodstanden fra spejlene og dermed reducere CO₂-emissionen fra biler.

Forskningsprojektet om forebyggelse af højresvingsulykker, vil også omfatte muligheder inden for køretøjsteknik. Der foreligger dog endnu ikke resultater.

Politimæssige tiltag

Politiets behandling og analyse af færdselsuheld skønnes at være mere dybdegående end tilfældet er i Danmark. Sager om færdselsdrab indledes angiveligt i Tyskland på samme niveau som en drabssag. Der blev endvidere lagt særlig vægt på den analytiske tilgang ved tilrettelæggelse af den politimæssige indsats, og et større "cykelkorps" (ca. 30 polititjenestemænd) blev således indsat der, hvor der ud fra analysen skønnes at være størst færdselssikkerhedsmæssige gevinst.

Der blev samarbejdet meget tæt mellem politiet, kommuner, interesseorganisationer m.fl. om kampagner og andre indsatser, herunder politiets præventive indsats i skolerne.

Politiets i Nordrhein- Westfalen råder over et antal spejlduge, som er en presenning af form som et trekantet, gult farvet areal, som angiver den blinde vinkel set fra chaufførers plads i førerhuset. Presenningen placeres på siden af lastbilen. I modsætning til rejseholdets øvrige iagttagelser, fokuseres der fra tysk side meget på den blinde vinkel, som i Holland og Danmark ikke skønnes at udgøre et problem.



Det fremgik af samtalerne med såvel BAST og politiet, at der fokuseres på distraktorer, som kan aflede cyklister og bilisters opmærksomhed fra trafiksituationen. Det drejer sig dels om plakater opsat mellem cykelsti og vejbane samt på køretøjer, og dels om (rulle)reklamer på køretøjer og ved vej.

England

Rejseholdet besøgte Department for Transport, Transport for London (TfL) samt Metropolitan Police Service i London.

I England er cykeltrafikken generelt markant mindre udbredt end i Danmark, og cyklismen er primært udbredt i storbyerne. Der er kun få ældre, der cykler og cyklisternes adfærd er præget af, at de gerne vil hurtigt frem i trafikken. London har lagt vægt på at fremme cyklisme, og har derfor særligt fokus på trafiksikkerhed for cyklister. Borgmesteren i London har et mål om en væsentlig øgning i cykeltrafikken fremover.

Cykler kører primært på kørebanen, men TfL er i gang med at planlægge etablering af cykelstier og -baner. Der er dog efterhånden etableret en del cykelbokse med forskellig udformning.

Især i London er der øget fokus på cyklistulykker især venstresvingsulykker (svarende til højresvingsulykker i Danmark). I november 2013 var der stor mediemæssig og politisk opmærksomhed på cyklistulykker med tunge køretøjer på baggrund af seks dødsulykker på 14 dage i London. London har en ny trafiksikkerhedsplan klar i starten af 2014, hvor der bl.a. også vil være fokus på forebyggelse af venstresvingsulykker. London ser meget på tiltag i København og bliver inspireret af Danmark.

Tiltag i England-primært London

Udformning af signalregulerede kryds

I London er man begyndt at arbejde med design af de signalregulerede kryds. Der er f.eks. etableret mange cykelbokse. London vil fortsat etablere cykelbokse, men arbejder på en forbedret udgave, hvor det bl.a. er muligt at øge boksens længde til 8 m, så der er plads til flere cyklister. Transportministeriet arbejder med dette.

Det britiske transportministerium og TfL er opmærksomme på nogle af de tidligere nævnte problemer (se kapitlet om Holland) ved cykelboksene og forsøger at finde løsninger. Eksempelvis overvejer man, om lastbilchaufførerne skal lære at stoppe 2 m før stopstregen, hvis de kører i en ældre lastbil uden frontspejl.



”Før-grønt” signaler for cyklister er et kommende nyt tiltag i England, og øget brug af separat regulering af cykeltrafikken er også på dagsordenen.

Trafikspejle

I London er der opsat Trixiespejle i en del signalregulerede kryds. Der foreligger ingen brugbare evalueringer ud over interview af cyklister og chauffører, hvor begge parter har udtrykt sig positivt. Det britiske



transportministeriet har givet en generel tilladelse til opsætning af Trixiespejle. De vurderer, at de ikke forringer trafikikkerheden, men omvendt har man heller ikke set evalueringer, der viser en effekt af spejlene.

Kampagnetiltag

Der er et tæt samarbejde mellem kommune og politi om trafikikkerheds-events. I december 2013 afholdtes events, hvor cyklisten fik mulighed for at komme op i en lastbil og ved selvsyn konstatere hvor svært, det kan være for en chauffør at erkende en cyklist på siden af lastbilen. Lastbilerne blev udlånt af vognmandsfirmaer, og en politimand foretog orienteringen i lastbilens førerhus, mens en kollega viste i hvilke positioner, cyklisten er svær at se i spejlene.

Udpegningen af cyklisterne skete under politiets kontrolindsats, der foregik to gange om ugen på udvalgte steder, hvor der blev udvist nultolerance og udstedt straksbøder. Det var særligt cyklisternes placering på kørebanen og manglende lys, der blev retshåndhævet. En udstedt bøde kunne imidlertid annulleres, såfremt cyklisten indvilligede i at deltage i ovennævnte event med lastbilen. Disse events blev dækket af medierne.

Politiet i London kontrollerede ligeledes øvrige trafikanters adfærd – eksempelvis motorcyklister brug af cykelbokse. Det antages at være vigtigt for accepten af politiindsatsen, at der fra politiets side fokuseres på alle trafikanttyper, således at cyklisterne ikke oplever en ensidig kontrolindsats.

Orienteringsstop

Orienteringsstop har ikke været overvejet - hverken i ministeriet, TfL eller politiet.

Køretøjer

I England har man fokus på certificering af sikre erhvervstransporter. Lastbiler med godt direkte udsyn gennem for- og sideruderne findes, men er ikke særligt udbredte. Man havde udarbejdet en certificeringsordning kaldet FORS (Freight Operator Recognition Scheme), som klassificerer et firmas erhvervskørsel i tre kategorier – guld, sølv eller bronze. Det er en måde at prioritere trafikikkerhed ved valg af udbydere af transport, anlægsprojekter mm. Virksomhederne og deres køretøjer klassificeres efter, hvor godt direkte udsyn, der er til cyklister, om der er frontspejl monteret, om der gennemføres chaufføruddannelse i trafikikker kørsel, om der er en sikkerhedspolitik i firmaet og efter køretøjernes miljømæssige egenskaber mv. Dette er en ganske omfattende ordning.

Køberne af transportydelser kan på baggrund af certificeringen fremme den sikreste erhvervskørsel ved at præmiere de transportører, som er certificerede. Dette kan for eksempel ske enten ved at kræve en bestemt minimumsklassifikation eller ved at differentiere betalingen for transporten.



 Transport for London



Det engelske forskningslaboratorium for transport TRL (Transport Road Laboratory) forventes i 2014 at udgive en rapport om blandt andet kamera- og sensorsystemer.

I det britiske transportministerium var man opmærksom på arbejdet med de nye regler i FN-regi om fremtidige kamera/monitorsystemer til erstatning af spejle som nævnt ovenfor. Longborough University var involveret med sin forskning på området.

Statistik for de enkelte lande

I forbindelse med rejseholdets aktiviteter er der indsamlet forskellig statistik via interview, præsentationer, statistikdatabaser mv., hvilket ses i de to tabeller nedenfor. Data er af varierende kvalitet, også inden for den enkelte kategori, f.eks. antal dræbte i højresvingsulykker mellem lastbil og cyklist, da en lastbil kan defineres på forskellige måder i statistisk sammenhæng. Data er alligevel valgt sammenstillet i en tabel.

Forskelle imellem landene i antal trafikdræbte cyklister, og heraf også højresvingsulykker med lastbiler, afspejler ikke kun reelle forskelle i risici, men også forskelle i antal cyklister, hvor cyklisterne færdes (byland), cyklisternes alder andre trafikantgruppers adfærd mv.

Generel statistik for de enkelte lande:

	Befolkning	Lastbiler >3,5ton	Cykelkørsel pr. indbygger pr. år jf. OECD fra 2008/2009 (km)	Trafikdræbte i 2012	Alle dræbte cyklister i 2012	Trafikdræbte cyklister pr. 10 mio. indbyggere
Holland	16.850.000	140.000	864	650	200	119
Sverige	9.555.893	140.000	-	285	28	29
Tyskland	80.500.000	723.435	368	3.600	417	52
England	61.900.000	460.616	75	1.754	118	19
Danmark	5.600.000	42.560	513	167	22	39

Dræbte cyklister i ulykker med højresvingende lastbiler:

	I alt pr. år (snit 2005-12) *	Pr. 10 mio. indbyggere	Pr. 100.000 lastbiler	Andel af alle dræbte cyklister (%)	Pr. mia. cykel-km **
Holland	10	6	7	5	0,7
Sverige	2	2	1	7	-
Tyskland	27	3	4	6	0,9
England	8	1	2	7	1,7
Danmark	5	9	12	24	1,8

* Antallet af dræbte cyklister i ulykker med højresvingende lastbiler i perioden 2005-2012 er behæftet med usikkerhed bl.a. pga. forskellige opgørelsesmåder. **Højresvingsulykker pr. mia. cykel-km er baseret på OECD's tal fra 2008/2009 (ITF/OECD/JTRC(2013)12) sammenstillet med gennemsnittet af dræbte cyklister i ulykker med højresvingende lastbiler i perioden 2005-2012.