



Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme

Veje til mere tryghed på cyklen



Utrygge cyklister risikerer at lade cyklen stå



Det er en tillidssag at færdes i trafikken. Hvis vi skal kunne færdes sammen, må vi have tillid til hinanden, når vi begiver os ud på vejene blandt andre trafikanter.

For cyklister risikerer denne følelse af tryghed dog i nogle situationer at blive udfordret af forestillinger om, hvad der potentielt kan gå galt på en cykeltur.

En tidligere undersøgelse¹ af, hvad der får trafikanter til at stå af cyklen, har vist, at 37 procent af de cirka 2.000 adspurgte kan føle sig udsat i trafikken, når de cykler.

Somme tider føler nogle cyklister sig udsat i en sådan grad, at de ender med at lade cyklen stå.

En ny undersøgelse af cyklisters tryghed fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme² beskriver, hvordan helt almindelige cyklister i forskellige kommuner i Danmark oplever utryghed i trafikken.

Undersøgelsen stiller også skarpt på, hvad og hvem der er med til at præge vores fælles forestillinger om cykling, trafik, trafikssikkerhed og utryghed i Danmark.

På baggrund af undersøgelsens resultater kommer videnscenteret med en række anbefalinger til, hvordan der i praksis kan arbejdes med at vende udviklingen. ■



Hvad vi ved om **utryghed**

Fra undersøgelsen er der samlet fire centrale pointer om cyklisters utryghed, som generelt gør sig gældende for cyklisterne i de seks kommuner, hvor denne undersøgelse er gennemført.

1. Cyklisternes utryghed er ikke konstant. Den opstår typisk i flygtige ryk, og det er ofte bestemte steder, trafikanter eller situationer, der fremkalder utrygheden pludseligt. Derefter forsvinder den typisk igen, når cyklisten bevæger sig videre på sin tur.

2. Utrygheden kommer til udtryk i forestillinger om potentielle ulykker.

Cyklisternes kendskab til ubehagelige historier har en betydning for måden, de cykler, og deres tanker om cykling. Historierne fungerer som skræmmebilleder og ligger i baghovedet på cyklisterne.

3. Biler er den primære kilde til utryghed. Utrygheden opstår ofte i relation til højresving, pludselige bevægelser og alleroftest i relation til biler. Biler er den



kilde til utryghed, der nævnes oftest blandt cyklisterne i undersøgelsen, men også lastbiler og busser beskrives som utryghedsskabende. I København kan andre cyklister også være med til at gøre cyklisterne utrygge.

"Det kan gå godt i et højresving ti gange, men jeg ved jo, at det er præcis den ene gang, hvor jeg ikke holder øje, at jeg bliver ramt!"

– Citat fra interviewet cyklist

4. Manglende cykelinfrastruktur skaber utryghed. Cyklisterne kan godt lide at være adskilt fra bilerne, fordi de dermed ikke skal bekymre sig om potentielle konfrontationer og ulykker med biler.

København adskiller sig fra de øvrige kommuner ved, at de københavnske

cyklister føler sig mindre udsat i trafikken i forhold til biler, fordi cyklister i hovedstaden sjældent er alene i trafikken, men ofte omgivet af mange andre cyklister.

Som en konsekvens af dette oplever cyklister i København til gengæld også, at andre cyklister i højere grad kan være en kilde til utryghed sammenlignet med resten af landet. ■

” Det kan gå godt i et højresving ti gange, men jeg ved jo, at det er præcis den ene gang, hvor jeg ikke holder øje, at jeg bliver ramt!

Citat fra interviewet cyklist



Fokus på dem, der kan påvirke trygheden



Cyklister har typisk en række ubehagelige historier, de ruller rundt med i baghovedet, og som præger deres adfærd og forhold til det at cykle, viser undersøgelsen.

"Cyklisternes kendskab til ubehagelige historier har en betydning for måden, de cykler, og deres tanker om cykling."
– Citat fra rapporten Veje til mere tryghed.

Selvom sikkerheden på de danske veje er blandt de bedste i Europa, konkluderer undersøgelsen fra Det Nationale

Videnscenter for Cykelfremme, at en tilbagevendende bekymring blandt cyklisterne – og dermed ophav til ulykke – er en trafikulykke, som potentielt kunne ske.

Derfor er der også foretaget en undersøgelse af, hvorfor historierne om ulykker med cyklister og risikoen for at komme til skade på en cykel tilsyneladende fylder meget i cyklisternes bevidsthed.

I rapporten er der interviews med nogle af de aktører, som i kraft af deres



- profession er med til at skabe rammerne for cyklismen i Danmark. Det gør de ikke kun ved f.eks. at bygge cykelstierne, men også ved at præge debatten om, hvad det vil sige at være cyklist. Fælles for dem alle er, at de arbejder for at skabe bedre vilkår for cyklister.

Det gælder offentlige institutioner som Vejdirektoratet og politiet, men også forskere, meningsdannere og repræsentanter fra private organisationer såsom Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet kommer til orde i undersøgelsen.

"Vi har haft en tendens til at kommunikere om det samlede antal trafikulykker uden at sætte det i perspektiv. F.eks. har vi udtalt i medierne, at

trafiksikkerheden for cyklister ikke er blevet forbedret, og så tror danskerne jo, at det ikke er trafik sikkert at cykle."
– Citat fra Vejdirektoratet.

Forfatterne bag undersøgelsen har ikke blot talt med de aktører, der direkte beskæftiger sig med cykelfremme eller trafiksikkerhed, men også journalister fra nyhedsmedier, der f.eks. skriver om trafikulykker med cyklister.

"Vi skriver ikke om ulykker for at være aktører. Vi gør det for at fortælle, hvad der sker. Jeg har lavet flere artikler om mennesker, der kommer ud for en eller anden alvorlig trafikulykke – og så må læseren selv bestemme, hvordan de så reagerer på det."
– Citat fra journalist.



” Vi har haft en tendens til at kommunikere om det samlede antal trafikulykker uden at sætte det i perspektiv. F.eks. har vi udtalt i medierne, at trafiksikkerheden for cyklister ikke er blevet forbedret, og så tror danskerne jo, at det ikke er trafiksikkert at cykle.

Citat fra Vejdirektoratet.

Undersøgelsen viser, hvordan de pågældende personer, og de institutioner de repræsenterer, alle kan være med til at påvirke, hvad det vil sige at være cyklist i Danmark, og dermed også, i hvilken grad cyklister oplever utryghed.

Når en offentlig institution udtaler, at trafiksikkerheden for cyklister ikke er blevet forbedret, kan det f.eks. give den brede befolkning den opfattelse, at det ikke er trafiksikkert at cykle, lyder det i undersøgelsen.

Dette understreger behovet for at sætte udsagn om det samlede antal trafikulykker med cyklister i perspektiv, da det ellers kan påvirke cyklisters tryghed negativt. ■



To arketyper i trafikken

At der kan være stor forskel på cyklister, er der også fokus på i undersøgelsen. På baggrund af samtaler med cyklister kan forfatterne pege på to overordnede sindsstemninger, som cyklister gerne befinder sig i, når de færdes i trafikken, nemlig den tillidsfulde og den årvågne.

Cyklister er ikke enten tillidsfulde eller årvågne, og alle cyklister er både tillidsfulde og årvågne, da de i løbet af en cykeltur godt kan skifte mellem de to sindsstemninger. Blandt cyklisterne er der dog stor forskel på, hvor meget af en cykeltur de er tillidsfulde, og hvor meget de er årvågne.

Den tillidsfulde cyklist føler sig typisk ikke utryk i trafikken og tænker generelt ikke på risiko, mens den årvågne ofte kommer til at tænke på historier om det farlige ved at cykle og generelt føler sig sårbar.

Så mens den årvågne har sin opmærksomhed rettet imod alt i trafikken, f.eks. andre cyklister, biler og lastbiler, samt ujævne cykelstier og vejarbejde, giver den tillidsfulde udtryk for at foretrække brede cykelstier, så "al fokus og koncentration kan slippes, og turen bare kan nydes," som det hedder i undersøgelsen.



"Jeg kan godt lide brede cykelstier – det er bare 'careless' cykling – de er jo lavet til cykler, så der behøver man ikke at tænke på andet end de andre cyklister. Og det er jo fedt."

– Citat fra interviewet cyklist.

For en trafikplanlægger kan viden om disse arketyper og yderligere fokus på forskellen mellem sikkerhed og tryghed blive et relevant værktøj, når der etableres nye anlæg for cyklister, f.eks. om det skal være en fremført eller afkortet cykelsti.

Til inspiration har Vejdirektoratet tidligere udgivet³ en oversigt over 12 forskellige vejtekniske løsninger for cyklister i forhold til henholdsvis trafiksikkerhed for cyklisterne og cyklisternes subjektive oplevelse af tryghed, hvor der med smiley-ikoner markeres, hvilken effekt et tiltag har i forhold til

trafiksikkerhed, oplevet tryghed og fremkommelighed.

En fremført cykelsti kan f.eks. opleves som en tryk løsning for den tillidsfulde arketype, fordi cyklister er adskilt fra motorkøretøjer og har sit eget areal. Dog kan løsningen også give en "falsk tryghed" og betyde, at cyklisten er mindre opmærksom i krydset, som cyklisten giver udtryk for i citatet foroven, og derfor er det ikke altid den bedste løsning. Det afhænger af de cyklister, der benytter cykelstien.

En afkortet cykelsti kan blive en udfordring for grupper af usikre eller utrænede cyklister såsom børn, hvorfor en afkortet cykelsti måske ikke vil være det oplagte valg i et område, hvor der ikke er en udfordring med trafiksikkerheden for cyklister, men hvor der til gengæld færdes mange skolebørn, eller hvor man gerne vil have flere børn til at cykle. ■



Anbefaling

Tag højde for utryghed i trafik- planlægningen



Trafikplanlæggere bør være opmærksomme på forskellen mellem sikkerhed for cyklister og cyklisters tryghed. Initiativer, der fremmer sikkerheden, fremmer ikke nødvendigvis trygheden. Og omvendt. Derfor er det vigtigt at have begge for øje i arbejdet med cykling.

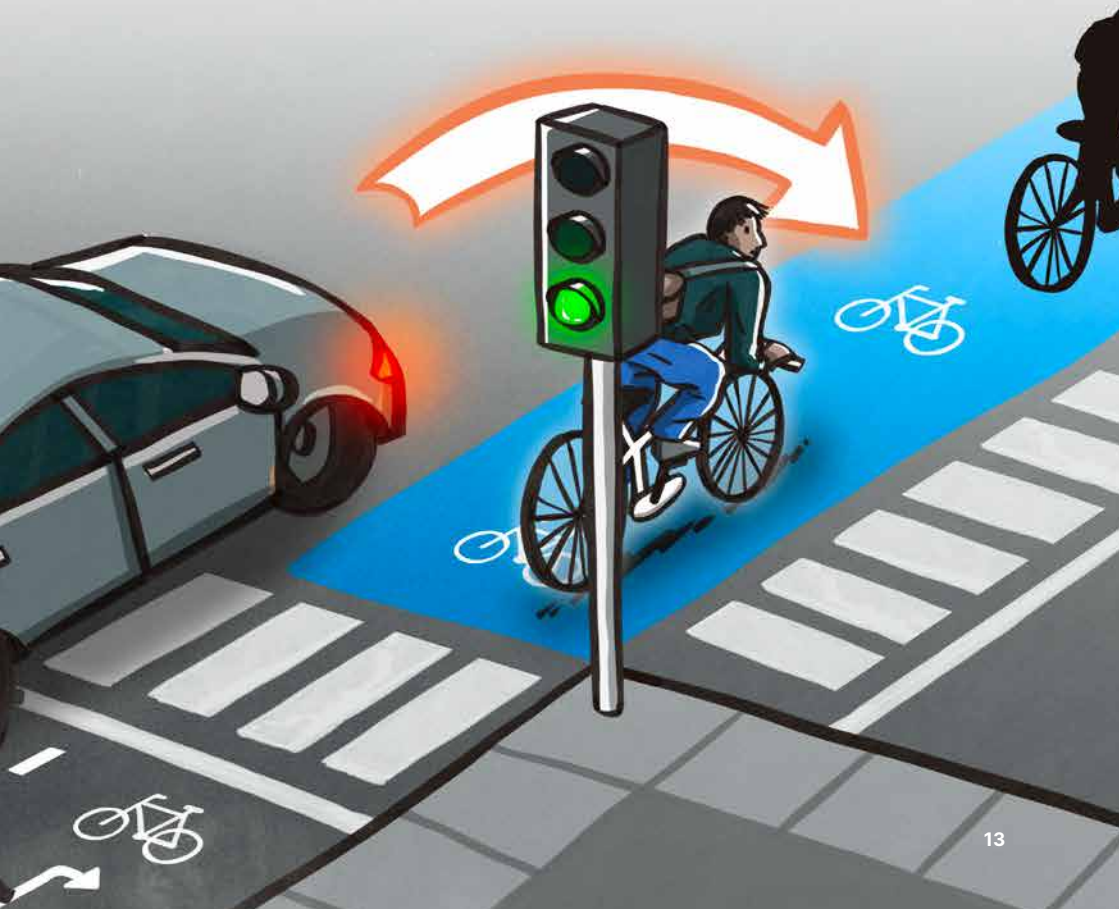
Sommetider kan et trafikalt tiltag være nødvendigt for at forbedre trafiksikkerheden, men det kan også påvirke trygheden.

Tryghed i trafikken er, som undersøgelsen viser, en subjektiv følelse, der beskriver trafikanters oplevelse af

sikkerhed i trafikken, så selvom trafiksikkerheden på de danske veje generelt er høj, er det ikke nødvendigvis alle trafikanters oplevelse.

Derfor bør trafikplanlæggere generelt være bevidste om, hvad det er, de

→



Dyrt for samfundet, når cyklister stiger af cyklen

Det er godt for både den enkelte og for samfundsøkonomien⁴, når flere sætter sig i cykelsadlen frem for bilen. Også af den årsag er det relevant at tage cyklisters bekymringer seriøst og blive klogere på, hvorfor utryghed opstår, og hvad der kan gøres for at skabe mere tryghed for cyklister i trafikken.

- ønsker at opnå med et nyt trafikalt tiltag. Er det først og fremmest større tryghed, er det øget trafiksikkerhed, eller er det bedre fremkommelighed og for hvem?

Når der arbejdes på at forbedre de trafikale forhold for cyklister, må der nødvendigvis foretages en afvejning af trafiksikkerhed, fremkommelighed og tryghed i de vejtekniske løsninger, der vælges.

Hvorfor det ofte kan være vanskeligt at finde trafikale løsninger, som både er sikre, og som alle trafikanter er lige trygge ved at færdes på, har Vejdirektoratet også tidligere beskrevet⁵.



Trafikalt tiltag kan kræve særlig kommunikationsindsats

Viser det sig f.eks., at et anlæg forbedrer sikkerheden, men at det også kan bidrage til større utryghed blandt cyklister, kan det være nødvendigt med en særlig kommunikationsindsats i forbindelse med gennemførelsen af tiltaget.

Overvej, hvordan et tiltag påvirker arketyperne

For aktører, der arbejder med cykel-fremme og trafiksikkerhed, eller begge dele, kan de to arketypiske sindsstemninger, som er beskrevet i undersøgelsen, benyttes som et mere konkret

værktøj i arbejdet med cyklisters utryghed.

I forbindelse med anlæg af trafikale tiltag til cyklister anbefales det at undersøge og vurdere, hvilken betydning nye tiltag har for de to arketypiske sindsstemninger, den tillidsfulde og den årvågne cyklist. Arketyperne kan også benyttes som udgangspunkt i en kommunikationsindsats.

F.eks. kan det være relevant at kommunikere til de årvågne arketyper, at et trafikalt tiltag er sikkert, selvom det opleves som utrygt. ■



Anbefaling

Vær opmærksom på kommunikation om ulykker



Medier og andre aktørers kommunikation om cykling og trafikssikkerhed har betydning for danske cyklisters oplevelse af utryghed. Derfor bør aktørerne være opmærksomme på, hvordan de kommunikerer om cykling.

Undersøgelsen viser, hvordan medier og andre aktørers kommunikation om cykling og faren ved det at cykle kan komme til at spille en rolle for cyklisters tryghed, f.eks. fordi historier om trafikulykker med cyklister gerne får lov at fylde en betydelig del af historierne om cykling i det danske mediebillede. Det er til trods for, at sikkerheden på de danske veje generelt er høj sammenlignet med andre lande.

Dermed er der også en risiko for, at der tegnes et skævt billede af trafikssikkerheden, hvilket kan få

cyklister til afholde sig fra at cykle, fordi de føler sig utrygge.

Ved i højere grad at være bevidste om, hvilke ord og kommunikationsformer, der har en tendens til at vække ubehag og utryghed hos cyklister, kan aktørerne undgå at bidrage unødigt til cyklisters utryghed.

Brug de negative historier med omtanke

Der bør skabes et mere retvisende billede af både negative og positive aspekter ved cykling. Negative historier bør udvælges med omtanke, og de gode historier bør gives mere vægt. Et større fokus på de positive →



- aspekter af cykling kan være med til at skabe en mere positiv fortælling og oplevelse af cykling.

Trafikulykker, risici og utryghed som fokus i artikler og kampagner bør bruges med omtanke og med afsæt i viden, f.eks. fra denne rapport, om, hvad der gør cyklister utrygge.

Overvej budskaber i kampagner

Kampagner kan være effektive – uden nødvendigvis at skabe utryghed. Et eksempel på en kampagne⁶, der ikke bidrager unødigt til at øge cyklisters utryghed, er Rådet for Sikker Trafiks kampagne "Hjelm har alle dage været en god ide". Kampagnen, som foregår i vikingetiden og har vikingehøvdingen Svend i hovedrollen, minder cyklister om det fornuftige ved at benytte cykelhjelm uden nødvendigvis at fokusere på

det potentielt farlige ved ikke at gøre det. Kampagnen har uden at skræmme vist sig at være effektiv⁷.

Husk perspektivet, når data omtales

Data om trafikulykker, dødsulykker og trafiksikkerhed bør sættes i perspektiv, så cyklister har bedre forudsætninger for at forstå de tal og statistikker, der henvises til i den offentlige debat.

Cyklister er ikke kun trygge eller utrygge. Som dette studie viser, er utrygheden et delelement af cykelturen, der opstår i ryk eller konkrete situationer. Derfor kan det også være misvisende at tale om, at 'x % af danskerne er utrygge på cykel i trafikken' eller at spørge til tryghed eller utryghed uden nuancer eller forklaring i spørgesemaer, da det hurtigt kan føre til en simplificeret konklusion. ■



Om undersøgelsen

Undersøgelsen af cyklisters utryghed er gennemført af COWI for Det Nationale Center for Cykelfremme. Den bygger blandt andet på en antropologisk undersøgelse af utryghed blandt cyklister baseret på samtaler med ca. 100 cyklister i Aalborg Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Frederikssund Kommune, Haderslev Kommune, Københavns Kommune og Vejle Kommune. Derudover er der i undersøgelsen foretaget en kortlægning af danske mediers formidling om cykling og interviews med aktører, der beskæftiger sig med cykelfremme og/eller trafiksikkerhed, med særligt fokus på deres kommunikation om cykling.

Illustrationer af Valdefar i denne publikation er inspireret af byrummet i Aalborg, Faaborg, Frederikssund, Haderslev, København og Vejle.

Hele rapporten kan læses på cykelviden.dk.

Litteraturliste

- 1 Hvorfor stiller vi cyklen? (vejdirektoratet.dk)
- 2 Hvad skaber (u)tryghed hos cyklister – En undersøgelse af, hvordan (u)tryghed opstår og formes (cykelviden.dk)
- 3 Vejtekniske løsninger for cyklister (vejdirektoratet.dk)
- 4 Samfundet tjener 8,39 kr., hver gang du cykler én km i stedet for at tage bilen (trm.dk)
- 5 Tryghed og sikkerhed i trafikken (vejdirektoratet.dk)
- 6 Vikingerne kommer – spænd hjelmen (SikkerTrafik.dk)
- 7 Se de nye tal: Dansk vikinge-reklame tager verden med storm (markedsforing.dk)



CYKELVIDEN.DK

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

ISBN: 978-87-7595-151-2

