

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

Cyklisters trafiksikkerhedsadfærd og holdninger i 39 lande

Mette Møller, mette@dtu.dk, DTU Management

Thomas Chr. Jensen, tcje@dtu.dk, DTU Management

Abstrakt

En international spørgeskemaundersøgelse i 39 lande (ESRA3) viser, at gennemsnitligt cykler ca. 25% mindst en gang om ugen både i Europa og andre steder i verden. Undersøgelsen viser dog også, at der er store forskelle mellem landene mht. hvor meget der cykles. Generelt cykler kvinder og ældre mindst, og de har en mindre risikobetonet holdning og cykeladfærd. Cykling i alkoholpåvirket tilstand er forholdsvis udbredt, og der er generelt stor opbakning til indførelse af en promillegrænse for cyklister samt til at gøre hjelmbrug lovpligtig.

Hvad er ESRA?

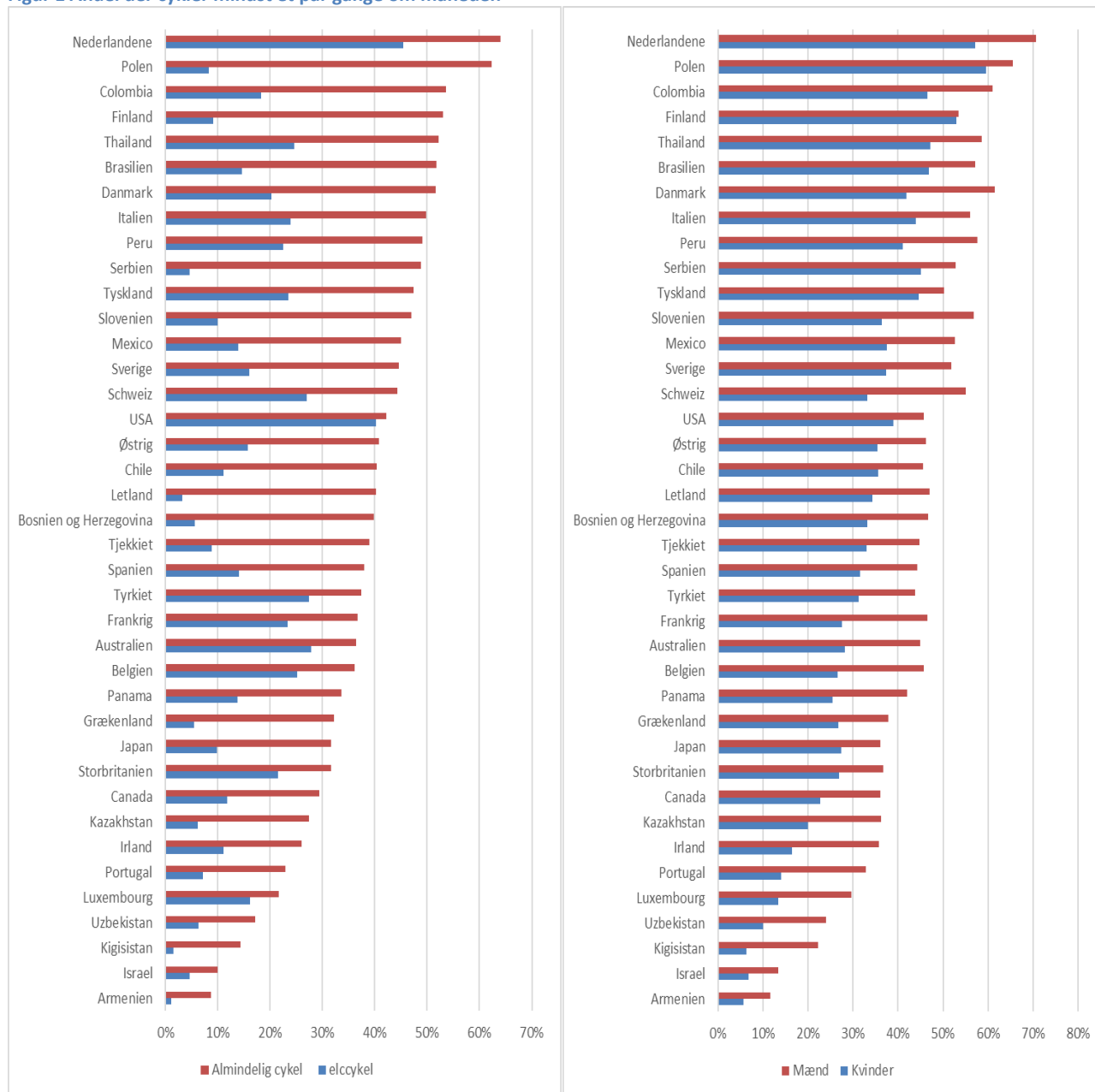
E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA) er et internationalt initiativ, der involverer trafiksikkerhedsinstitutioner, forskningscentre, offentlige institutioner og private sponsorer fra hele verden. Formålet er at indsamle og analysere sammenlignelige data om trafiksikkerhed på tværs af de involverede lande. ESRA koordineres af Vias Institute i Bruxelles (Belgien) i samarbejde med en styregruppe bestående af følgende 10 partnere: BAST (Tyskland), DTU (Danmark), IATSS (Japan), ITS (Polen), KFV (Østrig), NTUA (Grækenland), PRP (Portugal), SWOV (Holland), TIRF (Canada) og Université Gustave Eiffel (Frankrig).

Kernen i ESRA er en online spørgeskemaundersøgelse, der udarbejdes i fællesskab af styregruppen og derefter oversættes til de lokale sprog. Spørgeskemaet vedrører forskellige trafiksikkerhedstemaer som fx færdsel i trafikken under påvirkning af alkohol, stoffer eller medicin, overtrædelse af hastighedsgrænsen, distraktion og brug af sikkerhedsudstyr. I relation til de forskellige temaer bliver deltagerne bedt om at selvrapportere deres adfærd, holdninger, erfaringer med håndhævelse og støtte til forskellige trafiksikkerhedstiltag. Følgende transportformer indgår: personbil (både fører og passager), motorcykel, knallert, cykel, el-løbehjul og gang). Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført tre gange senest (ESRA3) i 2023-2024. ESRA3 omfatter svar fra mere end 37.000 trafikanter fra 39 lande (ca. 1.000 i hvert land). De deltagende lande er fordelt på fem kontinenter, heraf 22 i Europa, 8 i Syd- og Nordamerika (Amerika) og 9 i Asien/Oceanien. Resultaterne af rapporteres blandt andet i tematiske rapporter. For ESRA3 var Danmark ansvarlig for udarbejdelse af temarapporten om cyklister. Udvalgte resultater præsenteres her. Yderligere information om ESRA findes på: <https://www.esranet.eu/> samt Møller & Jensen, 2024. Alle resultater vægtes med aldersfordeling og kønsfordeling for at rette op på skævheder blandt respondenterne i de enkelte lande. Ved sammenvejning til regionalt niveau vægtes der yderligere med landenes befolkningstal.

Hvor er andelen der cykler størst?

Alle spørgeskemaundersøgelsens deltagere blev bedt om at tilkendegive, hvor ofte de benytter forskellige transportformer herunder både almindelige cykler (ikke elcykler) og elcykler. Resultaterne viser, at tæt på 25% af alle deltagere cykler mindst en gang om ugen. Resultaterne viser desuden, at almindelige cykler stadig benyttes hyppigere end elcykler, se venstre halvdel af figur 1. I gennemsnit for alle deltagende lande benytter 40% en almindelig cykel mindst et par gange om måneden. Det tilsvarende tal for elcykler er 20%. Med 64,0% der benytter en almindelig cykel og 45,4% der benytter en elcykel mindst et par gange om måneden er Nederlandene det land, hvor flest cykler.

Figur 1 Andel der cykler mindst et par gange om måneden



For elcykel ligger Danmark med 20,3 % på en ottendeplass i Europa og lige over det europæiske gennemsnit på 19,7%. For almindelig cykel ligger Danmark med 51,7% på en fjerdeplass og et godt stykke over det Europæiske gennemsnit på 43,3%. I alle lande er andelen der benytter almindelig cykel eller elcykel mindst et par gange om måneden størst blandt de 25-34-årige. Andelen falder med stigende alder, og er generelt ca. 25% mindre blandt kvinder end mænd – se figur 1. Specifikt for brug af elcykel viste en

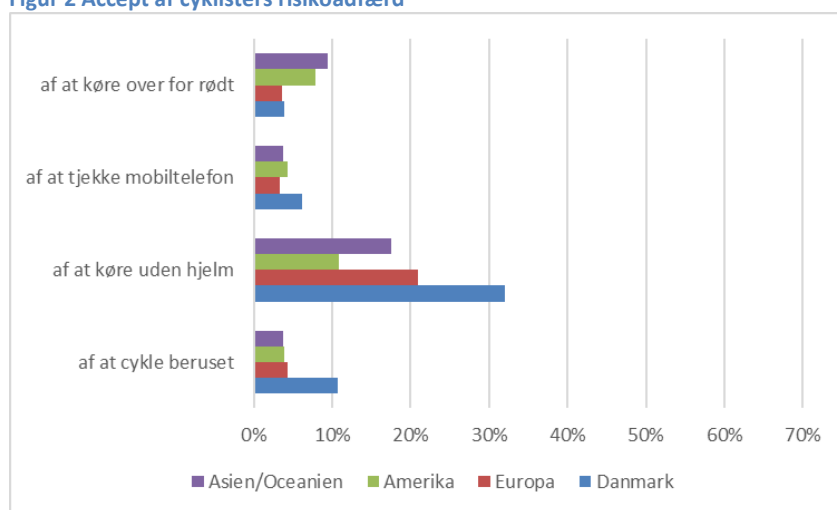
logistiske regression, at ung alder, videregående uddannelse og hyppig cykling i landområder øger sandsynligheden for at cykle på elcykel ($p < 0,001$).

Holdning til risikoadfærd

Alle deltagere, uanset om de var cyklister eller ej, blev spurgt om deres holdning til forskellige former for sikkerhedsrelevant adfærd. Spørgsmålene omfattede fx holdning til cykling i beruset tilstand, tjekke sociale medier eller lytte til musik, mens man cykler, samt det at cykle uden hjelm og/eller køre over for rødt lys.

For de adfærdsformer, der blev spurgt til, viste resultaterne, at der i alle tre regioner var størst accept af det at cykle uden hjelm – se figur 2. Med 20,9% er accepten størst i Europa, sammenlignet med 17,5% i Asien/Oceanien og 10,9% i Amerika, og med 32,1% ligger Danmark i den høje ende. I Europa finder 3,6% af deltagerne, at rødkørsel som cyklist er acceptabelt, og Danmark ligger på samme niveau. Uden for Europa er accepten større med 9,5% i Asien/Oceanien og 7,9% i Amerika. For de øvrige adfærdsformer er accepten generelt lav (3-4%). I Danmark er accepten dog oppe på 10,7% for at cykle beruset og 6,2% for at tjekke mobiltelefon. Accepten er lavere blandt kvinder og ældre end blandt mænd og yngre.

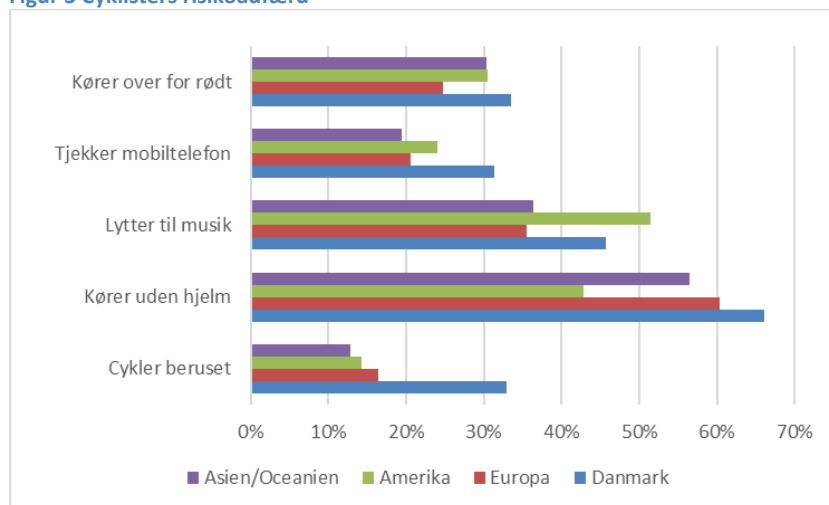
Figur 2 Accept af cyklisters risikoadfærd



Selvrapporteret cykeladfærd

Deltagere, der tilkendegav at cykle mindst et par dage per måned, blev stillet nogle uddybende spørgsmål vedr. deres cykeladfærd de seneste 30 dage – se figur 3.

Figur 3 Cyklisters risikoadfærd



På regionsniveau (dvs. Europa, Amerika og Asien/Oceanien) er forskellene generelt små. Dog er andelen, der benytter hjelm og lytter til musik, mens de cykler, betydeligt større i Amerika end i Europa og Asien/Oceanien. Med 16,4% er andelen der har cyklet i beruset tilstand større i Europa end i de to andre regioner. I nogle af de nordeuropæiske lande er andelen endnu større. Det gælder bl.a. Nederlandene og Danmark, hvor mere end 30% har cyklet i beruset tilstand indenfor de seneste 30 dage. Med 24,7% er andelen, der har cyklet over for rødt lys, derimod mindre i Europa end i de andre to regioner. I Danmark er denne andel 33,6%. Generelt ligger Danmark højt, når det gælder risikoadfærd blandt cyklister.

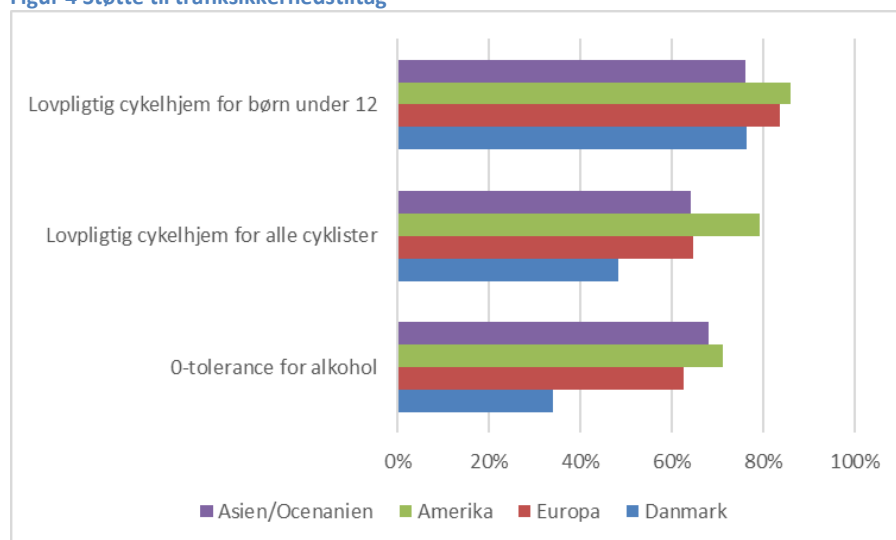
Kvindelige cyklister og ældre cyklister er mindre tilbøjelige til at foretage sikkerhedskritiske handlinger ($p < 0,001$). Uddannelse har generelt ingen betydning for risikoadfærden ($p > 0,05$), dog med hjelmbrug som undtagelse. Cyklister med mellemlang eller lang uddannelse kører oftere med hjelm ($p < 0,001$) end andre.

Der er generelt en vis sammenhæng mellem adfærd og holdning i den forstand, at adfærd, der findes mest acceptabel, også udføres mest. Andelen, der anfører at udføre de pågældende handlinger, er dog større end andelen, der tilkendegiver, at adfærden er acceptabel. Specifikt for Europa ses det fx, at andelen af cyklister, der har cyklet uden hjelm er 60,4%, men andelen af trafikanter, der finder det acceptabelt at cykle uden hjelm, er 20,9%. Det skal dog bemærkes, at spørgsmålet om cykling uden hjelm kun blev stillet til cyklister, mens spørgsmålet om holdning til cykling uden hjelm blev stillet til alle undersøgelsens deltagere. Antallet af trafikanter er derfor større end antallet af cyklister, og det kan i sig selv give en acceptandel, der er lavere end adfærdsandelen, fx hvis ikke-cyklister er mere kritiske over for cyklisters adfærd end cyklisterne selv.

Politiske tiltag

Som del af undersøgelsen blev alle deltagere spurgt til deres holdning til forskellige trafikikkerhedstiltag for forskellige trafikantgrupper. Alle deltagere blev spurgt om alle tiltag, uanset om de selv benyttede den pågældende transportform eller ej. Med hensyn til trafikikkerhedstiltag for cyklister blev deltagerne spurgt til deres holdning til følgende: 1. lovpligtig cykelhjem for alle under 12 år, 2. lovpligtig cykelhjem for alle cyklister og 3. indførelse af promillegrænse for cyklister på 0,0 (0-tolerance). Se figur 4.

Figur 4 Støtte til trafikikkerhedstiltag



Resultaterne viste, at flertallet i alle tre regioner støtter, at cykelhjem gøres lovpligtig for alle cyklister. Støtten til at gøre brug af cykelhjem for alle under 12 år lovpligtig er endnu større. Ligeledes støtter flertallet, at der indføres en 0-tolerance for alkohol for cyklister. I Danmark er støtten til obligatorisk cykelhjem og 0-tolerance for alkohol for alle cyklister betydeligt mindre end i de fleste andre lande.

Konklusion

Almindelige cykler benyttes stadig mere end elcykler, og selv om der cykles en del, er der stadig gode muligheder for at øge omfanget af cykling. Dette gælder både i Danmark og internationalt. Kvinder og ældre cykler mindst og har en mindre risikobetonet holdning og cykeladfærd. Cykling uden hjelm er meget udbredt. Det rapporterer ca. halvdelen af alle cyklister, at de gør. Det hænger formentlig sammen med, at brug af cykelhjem - bortset fra i enkelte lande som fx Australien – generelt ikke er påbudt. Cykling i alkoholpåvirket tilstand er med en gennemsnitlig andel på ca. 15% også forholdsvis udbredt, og udbredelsen er størst i Nordeuropa. Der er generelt stor opbakning til indførelse af en promillegrænse for cyklister og til at gøre hjelmbrug lovpligtig.

De tre ESRA-regioner er meget inhomogene. For eksempel er der blandt de otte amerikanske lande klare forskelle mellem adfærden i de nordamerikanske lande og de sydamerikanske lande, hvor cyklister i syd udviser en mere risikobetonet adfærd end i nord. Noget lignende kan ses i Europa, hvor det er tydeligt, at risikabel cykeladfærd (som fx cykling i alkoholpåvirket tilstand) er mest udbredt i Skandinavien og Nederlandene. Så selv om forskellene mellem regionerne er små, dækker det i nogle tilfælde over store forskelle mellem landene inden for den enkelte region.

Både når det gælder holdninger til cyklisters risikoadfærd, cyklisternes egen risikoadfærd og tilslutningen til trafiksikkerhedstiltag for cyklister ser danskere ud til at være mere risikotolerante og mere risikovillige, end det er tilfældet i mange andre lande.

Litteratur

Jensen, T.C., & Møller, M. (2024). Cyclists. ESRA3 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-survey of Road users' Attitudes). (2024-R-32-EN). Technical University of Denmark.