

Sikkerhedsadfærd for cyklister og holdninger til cykling

Af Thomas Krag, Dansk Cyklist Forbund

Indledning

Cyklister beskyldes ofte for ikke at overholde færdselsreglerne og for ikke at tage hensyn til andre trafikanter. Typisk nævnes manglende overholdelse af lyssignaler, manglende tegngivning og cykling i fodgængerområder.

Når behovet for at forøge sikkerheden for cyklister er på dagsordenen vil man ofte høre det synspunkt, at "det er cyklisternes egen skyld" (fordi de kører dårligt), og politikere vender sig ofte imod initiativer til fordel for cyklister med tilsvarende argumenter.

Det synes at være et problem i de fleste lande, hvor der cykles, at cyklisters adfærd opfattes som dårlig. Dette er også tilfældet i Danmark, selvom udlændinge ofte udtrykker beundring over cyklisternes efter deres opfattelse særligt *gode* adfærd her i landet, hvor cyklen står for en betydelig del af trafikken (andel af alle ture for cykel 23%, gang 14%, bilfører 40%, bilpassager 13% og kollektiv trafik 9%, når børn og ældres ture medregnes, i følge Vejdirektoratet).

Problemet består af en indviklet blanding af faktiske og opfattede kendsgerninger, rationelle overvejelser og følelsesmæssige betragtninger. Denne artikel vil beskæftige sig med nogle af problemets forskellige sider.

Ulykkestal som en trist kendsgerning

Cyklister er kendt for at være sårbare trafikanter men hævdes også at udgøre en fare for fodgængere. En idé om cyklisternes farlighed kan opnås ved at studere modparter i ulykker med forskellige trafikanter.

Modparter i dødsulykker 1983-93 (kilde: Danmarks Statistik)

<i>part indblandet:</i>	fodgænger		cyklist		anden	
<i>modpart:</i>						
cykel	26	2%	17	2%	12	0%
knall/MC	54	4%	36	4%	44	1%
personbil	924	64%	465	48%	1.539	32%
varevogn	212	15%	122	13%	470	10%
lastvogn, bus	229	16%	241	25%	1.225	25%
anden	7	0%	8	1%	83	2%
ingen (eneulykke)	0	0%	80	8%	1.492	31%
i alt	1.452	100%	969	100%	4.865	100%

I fodgængeres dødsulykker er cyklister kun modparter i 2% af tilfældene (hvilket ikke engang betyder, at de har ansvaret i alle tilfælde). For dødsulykker med andre trafikanter forekommer cyklister praktisk taget ikke som modparter. I cyklisternes egne dødsulykker er cyklister modparter i de 2%, eneulykker udgør 8% mens de resterende 90% har en motoriseret modpart.

Modparter for skadede i trafikulykker 1993

(kilde: Skadestuen, Odense Hospital)

<i>part indblandet:</i>	fodgænger		cyklist		anden	
<i>modpart:</i>						
cykel	38	23%	141	8%	11	1%
knall/MC	13	8%	32	2%	15	1%
personbil	99	59%	273	15%	428	37%
varevogn	4	2%	12	1%	24	2%
lastbil, bus	11	7%	19	1%	64	6%
anden	2	1%	55	3%	22	2%
ingen (eneulykke)	1	1%	1.344	72%	578	51%
i alt	168	100%	1.876	100%	1.142	100%

Man får et noget andet billede af skadestue-registreringer, som er kendt som den mest pålidelige kilde til data trafikulykker (herunder også dem, der kun medfører mindre skader). I dette materiale figurerer cyklister oplagt hyppigere som modparter end i dødsulykker. De motoriserede trafikanter figurerer dog fortsat som modpart i over tre fjerdedele af fodgænger-ulykkerne. Dette er ligeledes tilfældet for cyklister, hvis man ser bort fra eneulykkerne.

Man kan konkludere, at cyklisternes adfærd kan udgøre en fare for cyklisterne selv, men udgør i sammenligning med de motoriserede trafikanter kun en mindre risiko for fodgængere, både hvad angår antallet af ulykker og i særdeleshed når sværhedsgraden af ulykkerne tages med i betragtning.

Cyklister opfattes som irriterende, lovbrudende og hensynsløse

Ud fra læserbreve får man indtryk af, at cyklister opfattes som den klart mest problematiske gruppe af trafikanter når det gælder adfærd og farlighed. For at undersøge om denne "offentlige mening" faktisk reflekterer befolkningens holdning blev et antal personer i København interviewet om deres holdning til de tre trafikantgrupper: fodgængere, cyklister og motoriserede. En forholdsvis høj andel af cyklister og fodgængere var blandt de interviewede, så man kunne forvente et mere cykelvenligt svar end hvis en repræsentativ del af befolkningen blev spurgt. På trods af dette pegede de interviewede på cyklister som den mest irriterende trafikantgruppe:

Hvilken trafikantgruppe er mest irriterende?

fodgængere 4%

cyklister	50%
bilister	36%
andre	11%

(andre: taxier, busser, rulleskøjtøløbere)

Der blev også spurgt om en vurdering af overholdelsen af færdselsregler, graden af hensyntagen overfor andre, og farligheden i forhold til andre trafikanter og den enkelte trafikant selv. Resultatet blev placeret på en skala fra 0 til 10, hvor 0 betyder fuld regel-overholdelse eller ufarlighed og 10 betyder maksimum lovbrud eller farlighed. Resultatet var som følger:

Hvordan vurderer du trafikanternes adfærd?

(skala 0-10, 0: god, 10: dårlig)

	overholdelse af regler	hensyn til andre	fare for andre	fare for én selv
fodgængere	3	2	1	4
cyklister	7	6	5	8
bilister	4	5	7	3

Cyklister opfattes helt klart som de værste: lovbrudende og hensynsløse. Men når det kommer til spørgsmålet om farlighed reflekterer svarene i ganske høj grad virkeligheden: biler er farligst, og cyklister er mere til fare for sig selv end for andre. De interviewede sætter således, i modsætning til den typiske læserbrevsskribent, ikke lighedstegn mellem hensynsløs og farlig adfærd.

Organiserede cyklister hævder at være hensynfulde og lov-overholdende

Selv i et demokratisk samfund er offentlighedens holdning ikke nødvendigvis i overensstemmelse med kendsgerningerne. For at undersøge graden af overholdelse af færdselsreglerne og holdninger blandt cyklister blev et spørgeskema udsendt til medlemmer af Dansk Cyklist Forbund. Svar til en vifte af spørgsmål om overholdelse af regler er vist i følgende tabel.

Overholdelse af loven for medlemmer af Dansk Cyklist Forbund

	altid	næsten altid	ret ofte	sjældent /aldrig
lys i mørke	56%	38%	4%	1%
tegn ved svingning	26%	44%	25%	4%
tegn ved stop	16%	27%	18%	39%
resp. rødt ved kryds.	59%	29%	10%	1%
resp. rødt ved højresv.	21%	39%	27%	13%
ej cykle i fodg.omr.	43%	40%	15%	3%

I de tilfælde, hvor loven ikke blev overholdt, angav et flertal af de adspurgte at dette kun skete når ingen andre var til stede, og at de, når de ikke var alene, tog vidtgående

hensyn til andre trafikanter. Som et generelt billede synes deltagerne i denne undersøgelse at være langt mere lovoverholdende end den offentlige mening tilsiger. Sandsynligvis er medlemmerne af en cyklistorganisation langt mere bevidste om deres cykling end gennemsnittet. Men de kunne ligeledes, som andre cyklister, tænkes ikke at være klar over i hvilke situationer, deres adfærd opleves som hensynsløs af andre trafikanter. Hertil kommer, at der er tale om selvrapporteret adfærd.

I et enkelt tilfælde findes faktiske tal for overholdelsen af regler. Gennemsnitligt 75% af cyklisterne er således fundet at køre med lys i tællinger udført af aktive medlemmer af Dansk Cyklist Forbund. Dette er et væsentligt lavere tal end hvad medlemmerne selv oplyser (omkring 95%), hvilket reflekterer en højere regel-efterlevelse blandt medlemmerne, måske tilsat en vis "bedre-rapportering".

Medlemmerne blev spurgt om de havde oplevet gener fra andre trafikanter i deres egen rolle som cyklist, fodgænger eller bilfører (sidstnævnte i tilfælde af at de havde kørt i bil mindst en gang ugentligt, hvad mindre end halvdelen af dem havde - generelt rapporteredes en cykel-aktivitet på 3-4 gange gennemsnittet).

Gener fra andre trafikanter i en to-ugers periode

	ingen	1-2 gange	over 2 gange
cyklist fra andre cykl.	66%	16%	18%
cyklist fra biler	47%	36%	17%
cyklist fra fodg.	71%	20%	9%
fodg. fra cyklister	79%	15%	6%
fodg. fra biler	85%	11%	5%
bilist fra cyklister	67%	33%	0%
bilist fra fodg.	93%	7%	0%

Cyklisters gener fra bilister kommer, hvad der ikke er så overraskende, ind på en førsteplads, men cyklisters gener fra andre cyklister betragtes herefter som et største problem. I rollen som fodgængere føler de adspurgte sig mere generet af cyklister end af biler. Interessant er, at nogle af cyklisterne oplyste at være generet af andre cyklisters lovbrud selv om det ikke berørte deres egen cykling direkte. Man kunne betegne dette fænomen "moralisk gene".

Bemærkelsesværdigt - og muligvis indlysende - er det at cyklister som værende i midten af trafik-hierarkiet: fodgængere-cyklister-biler giver anledning til en mængde konflikter til begge sider (bilister og fodgængere), mens der er væsentligt færre konflikter mellem fodgængere og bilister.

Nogle konklusioner og anbefalinger

- Kritikken af cyklisternes dårlige adfærd er ikke opfundet af pressen, men føles relevant af almindelige mennesker såvel som af aktive cyklister.
- Cyklister forvolder i reglen ikke alvorlige ulykker, men beskyldes heller ikke for det

af offentligheden.

- Kritik af cyklistadfærd skyldes ikke nødvendigvis, at nogle direkte bliver forulempet af cyklister, men også, at nogle blot ser cyklister, der overtræder regler.
- Cyklister giver anledning til konflikter både op og ned i trafik-hierarkiet, i og med at de befinder sig midt i dette.
- Noget tyder på, at cyklister ikke er klar over i hvilke situationer og i hvilket omfang deres adfærd støder andre.
- Problemet skal angribes som et moralsk, kulturelt og følelsesmæssigt spørgsmål og ikke som et spørgsmål om sikkerhed.
- Cyklistorganisationer kan med fordel fremme bedre cyklistadfærd, idet dette allerede nyder støtte hos medlemmerne og generelt vil forbedre cyklisternes image.