

IS IT A 3IRD

Insights for better decision making

Præsentation

CYKLISTERS TRAFIKALE ADFÆRD

Ved IS IT A BIRD – marts 2015

Matilde Rytter Bockhann – matilde@isitabird.dk

Hvad er problemet?

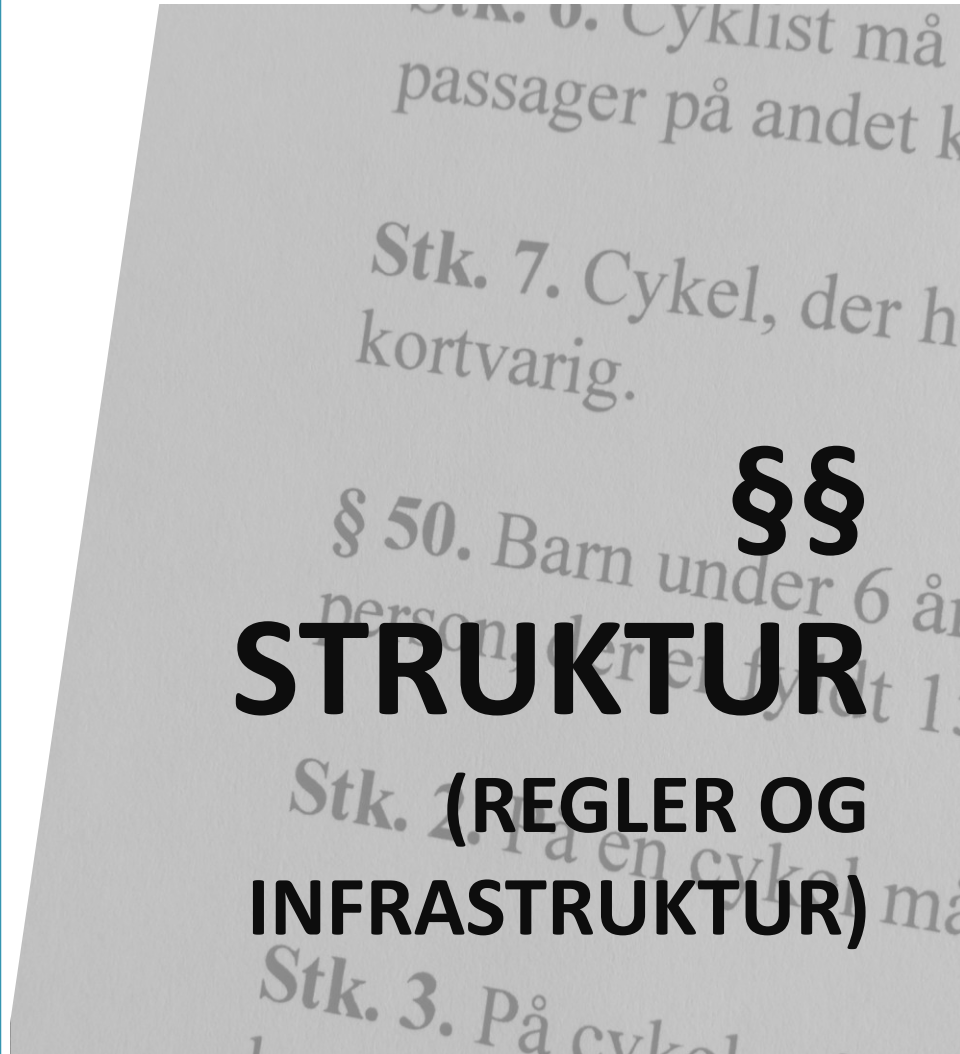
Danskerne *oplever* ofte at cyklister bryder reglerne, og de synes det er meget generende

Hvad er visionen?

”Hvis Danmark skal være verdens bedste cykelland, kræver det at vi har verdens bedste cyklister”

- Lone 69 år, gående og bilist fra Frederiksberg

Hvad kan vi ændre på?



Indhold

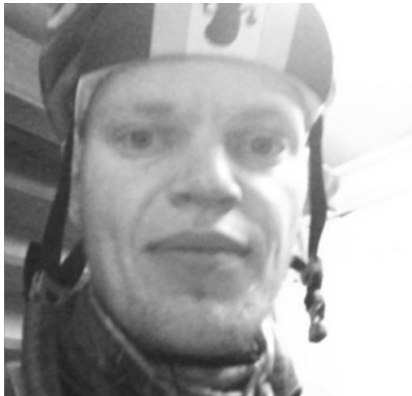
- Tilgang til opgaven
- Roller i trafikken
- Normer i trafikken
- 5 spændinger i trafikken
- Hvor opstår der flest problemer?

A teal-tinted photograph of a busy city street. In the foreground, the rear of a white car with license plate GF 41 114 is visible on the left, and the rear of a dark Volvo SUV with license plate DT 48012 is on the right. A person on a bicycle is in the center, partially obscured by a large white circular overlay. The background shows multi-story buildings, traffic lights, and other vehicles. The text "Tilgang til opgaven" is centered within the white circle.

Tilgang
til opgaven

Undersøgelsen bygger på 4 typer viden

Adfærds-mapping



Fokusgrupper



Online spørgeskemaundersøgelse

	cyklist	bilist	fodganger	cyklist	bilist	fodganger	Sp.6 Hvor ge	1
tr rødt	45%	52%	63%	24%	18%	13%	Cykler helt f	Meget gener
	71%	80%	58%	9%	4%	17%		Generende
	81%			3%				Lidt generen
	50%	58%	31%	22%	14%	8%		Slet ikke gen
	48%	81%		25%	4%			Ved ikke
n	69%			7%				Cykler mod f
	66%	75%		8%	7%			Meget gener
	32%	32%	40%	36%	34%	32%		Generende
	35%	44%	55%	39%	29%	20%		Lidt generen
	60%	88%	93%	13%	3%	10%		Slet ikke gen
	44%	78%		23%	4%			Ved ikke
	77%	80%	61%	4%	4%	15%		Cykler på kat
	70%	96%	76%	5%	1%	7%		Meget gener
	49%	57%	46%	22%	18%	26%		Generende
	63%		77%	11%	5%			Lidt generen
	15%		67%					Slet ikke gen
								Ved ikke
								Cykler i fodg
								Meget gener
								Generende
								Lidt generen
								Slet ikke gen
								Ved ikke
								Cykler på for
								Meget gener
								Generende
								Lidt generen
								Slet ikke gen
								Ved ikke
n								Cykler ind m
								Meget gener
								Generende
								Lidt generen
								Slet ikke gen
								Ved ikke
								Sp.7 Hvor ge
								1
								Cykler to eie
								Meget gener
								Generende
								Lidt generen
								Slet ikke gen

Etnografiske interviews





November 2014 15:03
Bockhahn

rings morgentrafik.

der var flere indkøb der skulle klares på hjemvejen.

it der er temmelig mange cyklister der cykler i fodgængerfeltet.

rsdag morgen bremse kraftigt op, da der pludselig kom i feltet. Man skal jo være ekstra opmærksom når man nærmer sig at skulle over feltet (altså at de står på fortovet ved vejangretning ser ud til at "dreje mod fodgængerfeltet", så der PLUDSELIG drejer skarpt til venstre ind over et fodgængerfelt de færreste bilister der synes det er morsomt at køre en vis hensyn over for de andre trafikanter.

idgængerfelt forbudt ifølge færdselsloven. (Trækken med "tidens overegoselvcentrerede mennesker" træder for sig selv og kan svinge til højre, og ikke rækker armen ud. Når man skal dreje til højre holder og venter på de ofte mange cyklister, men drejer til højre alligevel. Når der så er kommet mere cyklister så kommer en cyklist mere der heller ikke viser af, ja så skal sikkert også til højre, så jeg drejer også." - Men den er hård ved "menneskeheden". I går så jeg en cyklist



son. 14. dec. 21.52

Hej.. Generelt synes jeg cyklister kører pænt og fornuftigt .. Men jeg ser ofte cyklister der kører over for rødt el cykler på fortovet omkring min søns skole. Jeg tror det er samme problem der er med bilister der parkerer ulovligt når de sætter deres børn af. På nyboder er der af og til færdselspoliti

Til at afhjælpe problemet, men det hjælper kun så længe de står med bødeblokken. Men altså jeg cykler meget selv og ser oftest ikke cykler der handler

iMessage

Vi har fået forståelse for konteksten

Metode: Adfærds-mapping

Adfærds-mapping er en metode, hvor respondenter indsender billeder, film, noter mm. med oplevelser fra hverdagen.

Vi har i dette projekt fået forskellige trafikanter til at føre trafikdagbog med videoklip, e-mails, billeder og sms'er. Meget af materialet blev lavet mens vores respondenter var på farten. På den måde fik vi indblik i umiddelbare reaktioner i trafikken, og vi kunne indfange mange af de øjeblikke, som folk kan have svært ved at huske i interviewsituationer.

Vi bad 11 respondenter fra hele landet om at indsamle følgende på deres daglige færd i trafikken:

- Personlige videoer optaget på farten
- Sms'er med umiddelbare tanker fra trafikken
- Stemningsbilleder samt billeder der viser interessant adfærd og strukturer
- E-mails med længere beretninger om turen til og fra arbejde mm.



Vi har fået forståelse for sociale dynamikker

Metode: Fokusgrupper

En fokusgruppe er et struktureret gruppeinterview, hvor kontraster og sociale dynamikker blandt deltagerne kan føre til refleksioner og indsigter, som ellers sjældent bliver italesat.

Grupperne bestod af forskellige trafikanttyper med forskellige syn på trafikken. Under fokusgrupperne benyttede vi forskellige visuelle og interaktive øvelser, samt videoer til inspiration og diskussion.

Vi gennemførte to fokusgrupper: én i Herning og én i København med hhv. 7 og 5 deltagere. Hver fokusgruppe indeholdt bl.a. følgende:

- Fælles bearbejdelse af oplevelser i trafikken på post-its
- Diskussion af de scenarier, der kan opstå i lyskryds med udgangspunkt i visuelle eksempler
- Formulering af trafikråd med udgangspunkt i en fiktiv persona
- Produktion af egen cyklistkampagne



"Men jeg er død-bange for cyklister"



"Man følger ikke reglerne som cyklist"



"Jeg cykler fordi der er nogle friheder ved at cykle"



"Jeg er bare interesseret i ikke at køre nogen cyklister ned"



"Cyklisterne fylder meget, og de tager mange chancer"



"Jeg er aldrig utryg på cyklen"



"Cyklisterne er en blød vare man skal passe på"



"Bevidste cyklister i trafikken er super god adfærd"

Vi har fået forståelse for den enkeltes oplevelser

Metode: Etnografisk interview

Et etnografisk interview er et åbent og dybdegående interview, som kommer tættere på den enkeltes hverdagsliv.

Vi besøgte respondenterne i eget hjem, og for at stimulere og kvalificere dialogen benyttede vi os af visuelle og interaktive øvelser. I dette projekt var metoden særligt værdifuld, fordi det gav adgang til dybe indsigter og en forståelse for respondenternes bevæggrunde, følelser og frygt i trafikken.

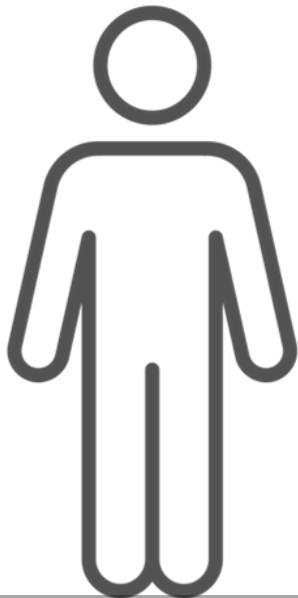
Vi gennemførte 8 etnografiske interviews. Respondenterne var bosat forskellige steder i landet og havde en god spredning i både transportform og trafikadfærd. Vi brugte følgende interaktive øvelser:

- Day in a life: En visuel fortælling om respondentens daglige trafikvaner
- Trafikrollespil: Et interaktivt spil hvor man i forskellige scenarier kan sætte sig i andre trafikanters sted.



Roller i trafikken

3 trafikanter – Uden store forskelle



Bilisten

47% kvinder
Flest i 40erne
Fordeler sig på hele landet
Flest funktionærer



Cyklisten

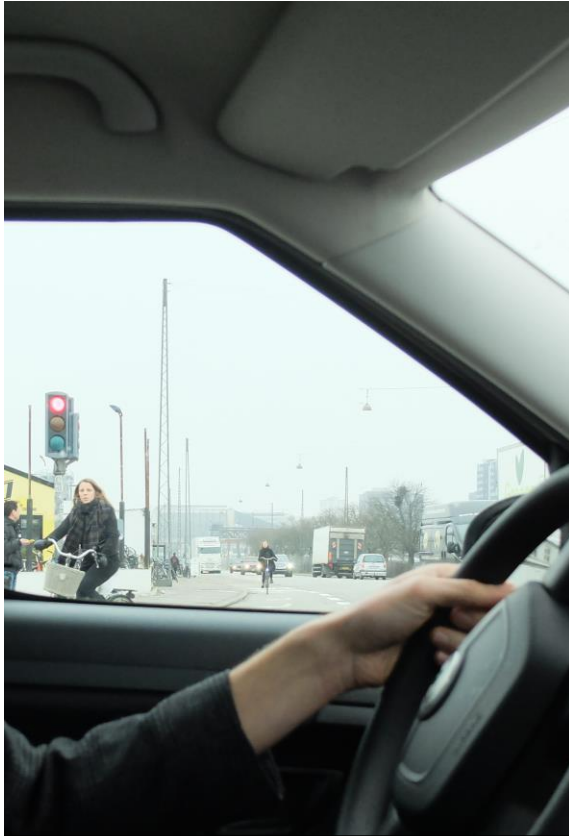
51% kvinder
Flest i 20-30erne
Flest i hovedstaden
Flest funktionærer



Fodgængereren

52% kvinder
Flest i 20-30erne
Flest i hovedstaden
Flest funktionærer

3 roller – Meget forskellig adfærd



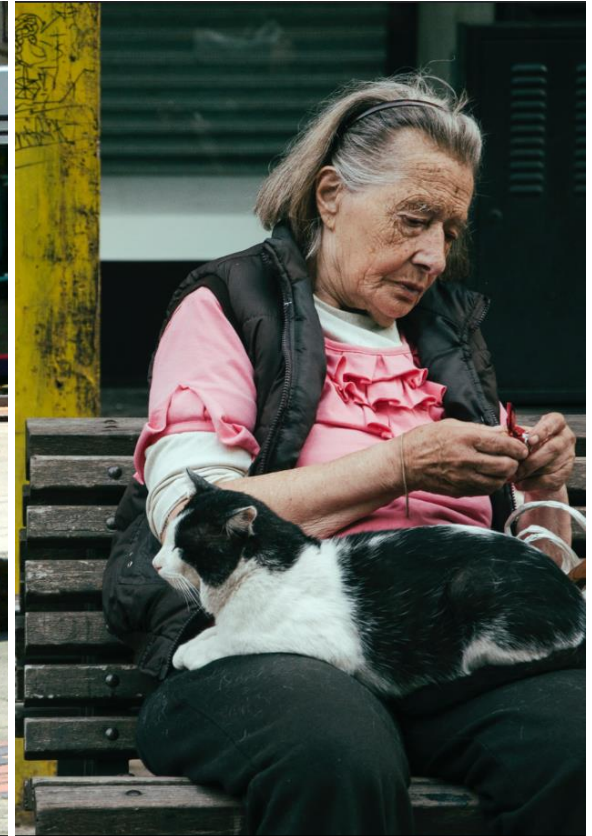
Faderen

"Det er mit ansvar, at alle kommer sikkert frem"



Teenagedrengen

"I trafikken er jeg fri og uden bekymringer"



Den sure moster

"Folk burde opføre sig ordenligt og passe på mig"

Foto Credit: Kenneth

Foto Credit: Gonzalo Díaz Fornaro

Trafikantgrupperne og deres vilkår

Bilisten



- **Kørekortet** gør, at man er 'godkendt' som trafikant og uddannet i færdselsreglerne
- Reglerne håndhæves med **bøder**, og der er ikke plads til afvigelse
- **Fast plads** på vejen, som der ikke er mange muligheder for at afvige fra
- Bilisten har **blikket rettet langt frem** på vejen
- Bilen er **forudsigelig og homogen**.
- Det **kræver ikke energi** at starte og stoppe

Cyklisten



- Cykelturen er '**learning by doing**'
- Regler efterleves intuitivt og der gives **sporadiske bøder**
- Ikke altid en fast plads, og **fletter sig ind imellem** bilister og fodgængere
- Cyklisten har **blikket rettet på vejen lige foran**, og er **fleksibel** nok til hurtig at ændre retning
- Cyklisterne er **mangfoldige** og **uforudsigelige**
- Instinktivt holder cyklisten sig helst i gang, da det kræver **energi at starte og stoppe**

Fodgænger



- Det kræver **ingen særlig træning** at være fodgænger
- Der kun er **få regler** som skal efterleves og **sjældent bøder**
- Fortovet og gågaden er **adskilt fra de øvrige trafikanter**
- Fodgængerne har overblik og **orienterer sig uden problemer**
- Fodgængerne er **forskellige, men forudsigelige** fordi de bevæger sig relativt **langsomt**
- Det **kræver ikke energi** at starte og stoppe

Cyklisterne tager hverken vare på sig selv eller andre



Bilisten

*”Jeg skal tænke for dem.
Sådan føler jeg det”*

- Rigmor 73 år, bilist fra København

Set med bilistens øjne er cyklisten utilregnelig og ikke opmærksom på egen sårbarhed. Derfor bliver det bilistens ansvar at være årvågen og sikre alles sikkerhed.

Bilisten ser alligevel på cyklisten med en grad af misundelse. Cyklisten er fri og fleksibel, mens bilisten selv er låst af sin plads på vejen, regler og bøder. Derfor er det både frustrerende og udemokratisk, når cyklisterne blæser på reglerne.

Vejen tilhører bilisterne, og det er ret frustrerende, når cyklisterne drøner rundt derude.

Cyklisten



Fodgængeren



*”Vi fodgængere er altså
endnu blødere trafikanter”*


- Lone 69 år, fodgænger fra Frederiksberg

Set med fodgængerens øjne er cyklisterne hensynsløse, og alle sammen potentielt farlige. Det er særligt deres fart og uventede kørsel i fodgængerens zoner, der overrasker og forskrækker.

Ifølge fodgængerne er cyklisterne hårde trafikanter, som de ikke har noget til fælles med. De er ikke særligt meget i kontakt med cyklisterne, og foretrækker det sådan.

Fortovet, fodgængerovergangen og gåden tilhører fodgængerne, og cyklisten har intet at gøre her.

Irritationen forstærkes af forherligelsen af cyklister



"I København er der en masse cyklister der tager det for givet, at de kan køre over for rødt og at de kan stå midt ude på vejen og ikke flytte sig. Og gamle og unge, tykke og tynde de kører i et virvar imellem hinanden ud af Nørrebrogade. Det er helt vildt hvordan anarkismen stortrives der."

- Henrik 52 år, motorcykel og cyklist fra Helsingør

"Der var den her mand og han havde to børn. De skulle af sted, og det skulle være nu. Pæn mand, han er sikkert jurist i et eller andet ministerium, og han stemmer rigtigt og han bor pænt og han spiser økologisk, men det her, det vil han skide på. Det er sådan en dobbeltmoral; derfor kan folk generelt set ikke lide cyklister."

- Lone 69 år, gående og bilist fra Frederiksberg

"Cyklismen er fremme som en slags præmieform for transport. Og det gør at mange cyklister bare har hovedet under armen når de cykler."

- Jeppe 28 år, cyklist fra København

OPSUMMERING OG RETNING

1. **De fleste mennesker tilhører flere trafikantgrupper, men er kun obs. på behovene hos gruppen de tilhører i øjeblikket** – *Hjælp folk til at sætte sig ud over den situation de selv står i nu og her*
1. **Man indtager særlige roller i trafikken** – *Vær opmærksom på hvor styrede trafikanterne er af deres roller og tal ind i det*
1. **Overordnet set er bilisterne de mest generede af cyklisternes adfærd** – *Hjælp cyklisterne til at forstå hvor hårdt det er for bilisterne at føle, at de ultimativt står med ansvaret*
1. **Forherligelsen af cyklister provokerer andre trafikanter** – *Italesæt at cyklister ikke er perfekte mennesker, og også må tage ansvar i trafikken*



Overordnede
pointer

Oversigt over steder hvor flest danskere oplever problemer med cyklister



I hele landet

Lyskrydset
I gågader og veje i byen uden
cykelsti



I større byer

Busstoppesteder
Cykelstier



I landområder

Landevejen

Normer der skaber problemer for cyklister

Cyklisterne hører ikke til her



Cyklisterne har modsat bilister og fodgængere ikke altid en fast plads i trafikken. Når de bevæger sig ind i de andres domæner, skaber de utryghed fordi de opfattes som noget, der ikke bør være der.

Cyklisterne fralægger sig ansvaret når de er mange



Når cyklister bevæger sig i større grupper, lægger de ansvaret for at navigere hensynsfuldt i trafikken fra sig og følger i stedet strømmen.



5 spændinger
i trafikken

GF 41 114

DT 48012

Alle trafikantgrupper er enige om de 5 spændingsfelter

Selvfølgelig skal der være regler

Jeg bryder reglerne, når det giver mening

Vi skal jo alle sammen være her

Flyt dig – jeg har travlt

Jeg placerer mig til alles bedste

'Alles bedste' afhænger af transportform

Jeg søger øjenkontakt i trafikken

Min transporttid er min 'alene-tid'

Det er kun sure folk der råber

Jeg råber, når jeg bliver forskrækket

Spændingsfelt #1



Selvfølgelig skal der
være regler

Jeg bryder reglerne,
når det giver mening



Selvfølgelig skal der være regler

Reglerne ensretter

Det kræver overblik at navigere sikkert i trafikken, og trafikregler er med til at skabe den nødvendige forudsigelighed. Reglerne fungerer som en rettesnor i uoverskuelige situationer, og sikrer en afgørende ensretning af trafikanter.

Det er usolidarisk, hvis reglerne kun gælder for nogle

Flere fortæller, at der bør være mere fokus på at alle trafikanter overholder trafikreglerne. Det er ikke kun af sikkerhedshensyn, men fordi det ikke er fair, hvis ikke regler gælder for alle – det er faktisk lidt provokerende, når nogle blæser på de trafikregler, som andre overholder. Der er særligt blandt de ældre en opfattelse af, at regler er regler, og dem bryder man pr definition ikke – derfor er de ældre *generelt* mere provokerede af cyklisternes regelbrud.

”Man kan jo ikke få et samfund til at køre, hvis der gælder nogle regler for A og nogle andre regler for B. Det er udemokratisk; det er det det er, det er udemokratisk.”

- Lone 69 år, bilist og fodgænger fra København

Den første anbefaling fokusgruppedeltagerne ville give en ny cyklist i Danmark er:

Lær reglerne!



”Man skal jo ikke sløjfe reglerne. For der er jo også idioter, som ikke kan manøvrere ift. hvornår man bør og ikke bør overskride reglerne.”

- Amalie 29 år, bilist fra København



Jeg bryder reglerne, når det giver mening

Man er mere opmærksom, når man kører på kanten

Folk, som kører blindt efter reglerne, opfattes som mindre opmærksomme og derfor svære at kommunikere med. Det er især farligt for de bløde trafikanter, som når en cyklist eller fodgænger blindt holder på deres ret i trafikken. Man er mere opmærksom, og man bliver nødt til at kommunikere mere, når man kører på kanten af hvad der er tilladt. En kompetent trafikant opfattes derfor som en, der forstår at køre efter forholdene frem for reglerne.

Det kan være hensynsfuldt at bryde reglerne

Vi skal have trafikken til at glide, og i den forbindelse opfattes regelbrud ofte som en pragmatisk handling, der kan være med til at lette situationen for alle. Opfattelsen er desuden, at trafikanter lærer hensynsfuld adfærd gennem erfaring og ikke gennem regler alene.

"Jeg synes helt klart, cyklisterne skal dreje til højre for rødt, ellers kommer vi jo aldrig til."

- Rigmor 73 år, bilist fra København

"Omkring mine børns skole er der forældre, børn og lærere, der kører overfor rødt, og kører på fortovet. Småulovligheder, der egentlig er sund fornuft. Ikke noget der er farligt."

- Betina 43 år, fodgænger fra København

"Drejer til højre for rødt"

Er det **mindst** generende regelbrud indenfor alle trafikantgrupper

Hvorfor er problemet størst med cyklister?

Selvfølgelig skal der være regler

Jeg bryder reglerne, når det giver mening

Regelbrudene er en glidebane - Inden cyklisten er kørt fra kantstenen, er den første regel brudt

Cyklister over hele landet forlader vejkanterne uden at række venstre arm ud, og bryder dermed den første regel. Den løse omgang med regler skyldes, at cyklister finder mange af reglerne meningsløse, og nogle regelbrud er derfor socialt accepterede. Inden for sociologiens *broken window theory* beskriver man tre faktorer, der leder til regelbrud og som kan genfindes i trafikken:

- Personlige normer der ikke flugter med reglerne
- Fravær af håndhævelsen af reglerne
- Sociale 'signaler' i det omgivende miljø, der indikerer at regelbrud er i orden

"Jeg ved ikke om man kan sige at det er ok at bryde en færdselsregel... Lige præcis højresvingscyklister synes jeg giver rigtig god mening. Der er allerhøjest nogle fodgængere der kan komme i vejen, men cyklister plejer at være ret gode til at flette sig ind og ud med fodgængere."

- Henrik 52 år, motorcykel og cyklist fra Helsingør

Anbefaling 1 - Fjern meningsløsheden

Hvad får i ud af at arbejde med anbefalingen

Hvis alle regler, forbud mm giver mening, fjerner man den fortolkning der i dag er op til den enkelte. Den enkelte vil i højere grad overholde reglerne, og der vil være social enighed om, at de skal håndhæves.

IDÉ

Adfærdsændringer

Fremhæv hvad reglerne skal gøre godt for - Fx at der ikke kun er cykellygterazza for at fylde politiets lommer

IDÉ

Adfærdsændringer

Del cykellygter ud i stedet for bøder - Sæt fokus på hvorfor reglen er der, fremfor selve reglen

Kampagne idé

IDÉ

Strukturændringer

Tag udgangspunkt i cyklisten ved nye regler – Lav regler der understøtter cyklistens logikker (ikke kun bilistens)

IDÉ

Strukturændringer

Reducér antallet af regler og håndhæv dem – Behovet for håndhævelse vil faktisk blive mindre, når reglerne giver mere mening

IDÉ

Strukturændringer

Skab cykelvenlig infrastruktur – Understøt cyklens flow, fx ved at give bilerne vigepligten på 'cykelhovedveje' i stedet for den 'bilcentrerede infrastruktur'

Spændingsfelt #2



Vi skal jo alle
sammen være her

Flyt dig
– Jeg har travlt



Vi skal jo alle sammen være her

Hensyn er det vigtigste i trafikken

På tværs af trafikantgrupper er alle enige om, at det vigtigste i trafikken er at vise hensyn. Alle søger at vise hensyn og forventer, at andre til gengæld viser hensyn til dem.

Det er et fælles ansvar at trafikken glider

Deltagerne beskriver trafikafviklingen som et fælles ansvar, der kan siges at være en succes, når vi alle sammen kommer frem til vores respektive destinationer. Det handler altså overordnet om, at trafikken som helhed bliver afviklet på den bedst mulige måde.

"Hvis vi nu gav hinanden plads og rum. Det kan godt være vi skal holde tilbage lidt mere, men så glider trafikken. Hvis man holder på sin ret og ender nede under en bil – hva' fanden hjælper det?! Jeg tror nøglen er tålmodighed."

- Klaus 64 år, cyklist og bilist fra Nørrebro

Dét budskab deltagerne ville lave en cykelkampagne over er:

Vis hensyn i trafikken



"I stedet for at holde på sin ret og presse det igennem. Lad det hellere være afhængigt af situationen, så vi hurtigere får afviklet situationerne. Hjælp andre i trafikken til at komme videre."

- Mathias 35 år, cyklist og bilist
fra Frederiksberg



Flyt dig – jeg har travlt

I praksis gælder det om at komme frem

Folk fortæller, at de forsøger at minimere deres transporttid mest muligt - Det er noget der skal overstås. Empatien viser sig derfor mest i det råderum, der er tilbage, når man har truffet den praktiske og mest effektive beslutning.

Flest problemer i myldretiden

Når folk har travlt, tager de mindre hensyn til de andre i trafikken, og myldretiden er derfor også det tidspunkt, hvor folk oplever flest problemer med cyklister.

”Om morgenen kommer man tit i problemer, så glemmer folk lige at kigge sig over skulderen. Det skal bare overstås. Jeg tror også det er der, at mange er trætte og lige tager den over for gul.”

- Lukas 21 år, cyklist fra Odense

”Man skal bare have afleveret de der børn og ind på det der kontor. Omkring 7.45 har man lidt for travlt, og kommer udenfor sin zone [fortov].”

- Britta 45 år, gående fra København

Det mest problematiske tidspunkt er for alle tre trafikantgrupper myldretiden:

63% har oplevet *flest* problemer med cyklister i myldretiden.
I København er andelen **76%**

Hvorfor er problemet størst med cyklister?

Vi skal jo alle
sammen være her

Flyt dig
– Jeg har travlt

Den grønne bølge - Cyklisten vil for alt i verden bevare sit flow

Cyklisterne har et kæmpe stort behov for at forblive i flow. Som cyklist bruger man energi på at starte og stoppe og har helt instinktivt et drive mod at minimere energispildet og holde cyklen i gang. Cyklisten navigerer altså efter at forblive i bevægelse og placerer sig derfor ofte dér, hvor forhindringerne er færrest, og hvor man selv kan komme hurtigst videre.

Cyklisterne oplever, at de har flere valgmuligheder i trafikken end de andre trafikanter, da de kan improvisere og køre på fortov eller vej, hvor det er nødvendigt.

”Man vil gerne holde momentum. Jeg hader at stoppe på cykel, så jeg gør alt for at undgå at få benet ned. Jeg gør alt for at være i bevægelse hele tiden.”

- Lukas 21 år, cyklist fra Odense

”Det dejlige ved at cykle er, at man bare kan glide derudaf. Grønne bølger kan lyde banale, men de er virkelig dejlige når man rammer dem.”

- Mikkel 28 år, cyklist fra København

Anbefaling 2 - Hjælp cyklisten til at bevare sit flow

Hvad får i ud af at arbejde med anbefalingen

Cyklisterne vil i højere grad følge strukturer og regler, hvis de støtter op om deres grundlæggende behov for at være i flow.

IDÉ

Adfærdsændringer

Flyt fokus fra funktionalitet til sanselighed – Fremhæv den sanselige cykeloplevelse, og cyklens særlige fordele når vinden blæser og tankerne flyver

Kampagne idé

IDÉ

Adfærdsændringer

Arbejd først med travlhed... og derefter hensyn – I Danmark cykler vi meget stærkt, men det er svært at øge hensyntagen så længe folk har travlt

IDÉ

Strukturændringer

Skab regler der understøtter flow – Gør fx højresving for rødt lovligt, så cyklisten ikke skal starte og stoppe unødigt

IDÉ

Strukturændringer

Lav fleksible infrastrukturer tilpasset døgnets rytme – Lade sig inspirere af lyskryds der blinker gult uden for myldretiden, så cyklisten kan bevare flow

IDÉ

Strukturændringer

Skab kommunikerende infrastruktur – Fx lyskryds der viser, hvor mange sekunder der er til lysskift, så cyklisten kan justere sin fart og undgå at sætte foden ned

Spændingsfelt #3



Jeg placerer mig
til alles bedste

'Alles bedste' afhænger
af transportform



Jeg placerer mig til alles bedste

Jeg sætter mig i de andres sted

For at trafikken glider som helhed, er det vigtigt at den enkelte kan sætte sig i de andre trafikanters sted. Hvor vil de andre trafikanter *foretrække* at man placerer sig i trafikken? Hvor *forventer* de at man ligger? Idealet om at være en empatisk trafikant *gør*, at man prøver at se trafikken gennem andres øjne.

Den hensynsfulde cyklist har kørekort og omvendt

Det er en udbredt opfattelse at de, der tilhører flere trafikantgrupper, er bedre til at sætte sig i andres sted. Dermed mener folk, at de mest hensynsfulde trafikanter benytter flere transportformer. Et tilbagevendende eksempel er, at mange cyklister først er blevet opmærksomme på de problemer, der kan være med sigtbarhed og blinde vinkler i bilen, efter de selv er blevet bilister. Nu er de mere opmærksomme og kører altid med lys.

”Nogle cyklister er opmærksomme på, at bilister skal svinge; det giver et mere nuanceret blik på transportmidlet, hvis man også kører bil.”

- Henning 65 år, cyklist og bilist fra København

88% har kørekort til bil – de fleste burde altså kunne sætte sig i hinandens sted



”Som bilist stopper man ved fodgængerfeltet og giver cyklisterne plads på indersiden. Der vil de helst være.”

- Josefine 28 år, bilist fra Odense



'Alles bedste' afhænger af transportform

Der er ikke enighed om, hvad der er det rigtige at gøre

Der opstår ofte situationer i trafikken, hvor der er uenighed om, hvad der er det mest hensigtsmæssige at gøre. Ved lyskryds er der eksempelvis ikke enighed om, hvor biler og cykler skal placere sig. Særlige situationer forstærker tvivlen, som når der er udtalt tvivl om reglerne (fx ved vejarbejde) eller steder hvor reglerne opfattes som værende til forhandling (fx gågader).

Udgangspunktet er det transportmiddel man selv bruger

Da der ikke er enighed på tværs af trafikantgrupperne, tager forestillingen om alles bedste udgangspunkt i ens eget transportmiddel. Man kan simpelthen ikke se trafikken med de andre trafikanters øjne og ender med at gøre det, der er bedst for den transportform man selv benytter.

"Jeg overhaler gerne en cykel, så jeg bliver til gene for en billist, der så må blive bag mig. Vi er to cyklister på den samme plads som han har for sig selv i bilen, hvor han sidder i tørvejr og varme."

- Mathias 35 år, cyklist fra Frederiksberg

"Jeg tænker tit på, hvor cyklisterne skal lægge sig i forhold til biler, når alle holder for rødt? Nogle er utålmodige og lægger sig foran. Andre er bange for ulykker og lægger sig bagved, men kan måske ikke ses af chaufføren i bilen ..."

- Mikkel 28 år, cyklist fra København

Det mest generende cyklistadfærd, er den der foregår i ens 'trafikzone':

- Bilister bliver irriterede af cyklister på vejen
- Cyklister bliver irriterede af cyklister på cykelstien
- Fodgængere bliver irriterede af cyklister på fortovet

Hvorfor er problemet størst med cyklister?

Jeg placerer mig
til alles bedste

'Alles bedste' afhænger
af transportform

Cyklen hører til ingen og alle steder

Den generelle tvivl om hvordan man placerer sig hensynsfuldt i forhold til de andre trafikanter forstærkes i cyklisternes tilfælde, fordi de ikke altid har et fast sted på vejen. Ved krydset ligger bilen relativt fast, mens cyklisterne placerer sig rundt om - der er mange muligheder, og derfor også større risiko for at fejle.

Når der ikke er cykelsti, opstår der problemer, fordi der simpelthen ikke er enighed om, hvorvidt cyklisterne er 'bløde' eller 'hårde' trafikanter. Dette bliver sat på spidsen ved eksempelvis vejarbejdet, hvor cykelstien ophører, og cyklisterne ikke gives et klart alternativ.

"Der er ikke mange cykelstier, og så benytter de vejen. Jeg kan også godt se at de ikke har andre valgmuligheder, og de føler måske at vejen er lige så meget deres. Men det er sindssygt provokerende hvis de lægger sig helt herinde ved kantstenen og jeg skal køre på ydersiden af dem."

- Amalie 29 år, bilist fra Vanløse

Anbefaling 3 - Gør det nemmere for cyklisten at handle til 'alles bedste'

Hvad får i ud af at arbejde med anbefalingen

'Alles bedste' bliver mindre situationsbestemt med fælles regler og normer for adfærd, der fremmer forudsigelighed og mindsker gener

IDÉ

Adfærdsændringer

"Det er svært at gøre det rigtige" – Vær med til at skabe fælles normer for placering i trafikken, fx ved at oplyse om placering

Kampagne idé

IDÉ

Adfærdsændringer

"Sæt jer i de andres sted" – Vise sammen situation fra forskellige trafikanters perspektiv, da det ikke er noget de kan tænke sig til

Kampagne idé

IDÉ

Adfærdsændringer

Cyklisten hører også til – Gør andre trafikanter opmærksomme på, at cyklisterne også skal være der; gør dem til *matter in place*

IDÉ

Strukturændringer

Skab tydelig plads - Vis hvor på vejen cyklisten skal placere sig, fx lade sig inspirere af de blå cykelbaner

IDÉ

Strukturændringer

Måltret infrastrukturen til cyklister - Lav lys, sti, skiltning mm der er specifikt tiltænkt cyklisterne

IDÉ

Strukturændringer

Vær konsekvent – Ved at være konsekvent opstår normer for 'alles bedste', som bliver mindre situationsbestemt og lettere at efterleve

Spændingsfelt #4

A photograph taken from the driver's perspective inside a car. The driver, a man with a beard, is looking out the windshield at a traffic light. The light is red. A cyclist is in the crosswalk. In the background, there is a yellow building with a 'BALSKELT' sign. The scene is overcast.

**Jeg søger øjen-
kontakt i trafikken**

**Min transporttid
er min 'alene-tid'**



Jeg søger øjenkontakt i trafikken

Der er tryghed i at se og blive set

Alle trafikantgrupper peger på øjenkontakt som den mest hensigtsmæssige og hensynsfulde form for kommunikation i trafikken. Det handler om at se hinanden og vise, at man ved at den anden er der. Det skaber tryghed at vide, at man er blevet set, og de bløde trafikanter placerer sig ideelt så de føler, at de har bedst mulighed for at skabe denne form for kontakt til især billister.

Det er hensynsfuldt at vise, hvad man har tænkt sig at gøre

Kommunikationen mellem trafikanter handler ikke kun om at vise at man har set hinanden. Når man har hinandens opmærksomhed får både bilist, fodgænger og cyklist mulighed for at vise hvad deres næste træk bliver. Ideelt set giver denne form for kommunikation overblik over de andre trafikanters gøren, og det bliver muligt for den enkelte at tilpasse sin egen taktik derefter.

"Jeg synes det er behageligt hvis man lige får et nik; kør bare over, jeg har set dig."

- Michael 43 år, cyklist fra Birkerød

Det er meget generende, når cyklister drejer/stopper uden at give tegn:

51% bilister

46% cyklister

34% fodgængere



"Når man møder cyklister, kan man få meget ud af at have øjenkontakt. Så lægger man mærke til, om der er tegn på, at de for eksempel vil skifte vejbane."

- Poul 68 år, bilist fra Kalundborg



Min transporttid er min 'alene-tid'

Fra A til B uden forstyrrelser

Hvad end man er i bil, på cykel eller til fods handler den ideelle tur i trafikken om ikke at skulle tage stilling til andre, mens man hurtigt og problemløst bevæger sig fra A til B. Idealet om øjenkontakt og kommunikation med andre trafikanter bryder med dette ønske om at blive i sin egen 'boble'. For at bibeholde boblen, forlader man sig hellere på at andre kommunikerer, end at man selv kommunikerer til andre.

Det er uoverskueligt at opnå øjenkontakt med alle

I virvaret af cyklister, bilister og fodgængere er det svært at opnå den ønskede øjenkontakt med hver enkel trafikant. I stedet for direkte personlig kommunikation er man overladt til at kommunikere mere bredt og håbe, at ens signaler opfanges af de andre trafikanter.

"Jeg er bare interesseret i ikke at køre nogen ned. Det er ikke fordi de ikke må komme forbi før mig; jeg er ikke stresset. Det er bare det, at man nogle gange ikke når at se dem. Det har været tæt på og lige ved nogen gange."

- Amalie 29 år, bilist fra Vanløse

"Mange kører med musik i ørerne. Det gør jeg også selv. Og med hætte på. Man ved ikke hvad der sker bag en og man gider ikke kigge. Man er fuldstændig væk fra omverdenen og har det der tunnelsyn."

- Lukas 21 år, cyklist fra Odense

32% oplever dagligt, at cyklister overhaler uden at orientere sig bagud først, og **44%** af cyklisterne synes, det er meget generende

Hvorfor er problemet størst med cyklister?

Jeg søger øjenkontakt i trafikken

Min transporttid er min 'alene-tid'

Det er svært at kommunikere fra cyklen

Det er svært for cyklister at orientere sig bagud, og derfor er kommunikation hovedsageligt fremadrettet. Bagfrakommende cyklister kan kommunikere via lyd, men oplever ikke at ringeklokker og pift er okay, fordi det forstyrrer de andres boble. Ringeklokken generer rent faktisk kun ganske få cyklister, 6%, men har et kedeligt ry: *"Ringeklokken, det er da sådan en mokketing."* – Camilla 41 år, bilist fra Herning

Cyklister kan kommunikere med tegn, men de bruges kun i bevægelse, de kræver at man slipper styret, og de kan være uklare. Derfor benytter cyklister sig af øjenkontakt, når de skal kommunikere med andre trafikanter, men det er egentlig en sidste udvej – de har ikke andre muligheder.

"Som bilist forventer jeg egentlig ikke at de viser af. Der opstår jo en usikker situation fordi man slipper styret. Jeg synes ikke man skal have regler der gør, at man er nødt til at slippe styret."

– Poul 68 år, pensioneret bilist fra Kalundborg

Anbefaling 4 - Giv cyklisterne et sprog

Hvad får i ud af at arbejde med anbefalingen

Trafikken vil glide lettere, hvis man kan regne med cyklisternes tegn/kommunikation. Samtidigt vil man højne 'alene-tiden', hvis kommunikationen ligger på ryggraden og er normen.

IDÉ

Adfærdsændringer

Kampagne idé

"Det er ok at spørge, om man må komme forbi" – Sæt fokus på positiv kommunikation i trafikken, hvordan lykkes det fx på rulletrappen?

IDÉ

Adfærdsændringer

Kampagne idé

"Lyt til byen" – Sæt fokus på sanselighed så færre hører musik. Musik får mange på cyklen, så lovgivning er ikke løsningen, men man kan give dem en anderledes cykeloplevelse

IDÉ

Strukturændringer

Skab nye muligheder for kommunikation – Arbejd fx med et verbalt sprog til cyklister eller tillad og opfordre til brug af ringeklokke

IDÉ

Strukturændringer

Skab infrastruktur der kommunikerer – Sørg for at cyklisterne kan kommunikere ved deres placering, lad sig fx inspirere af højresvingsbaner til biler

IDÉ

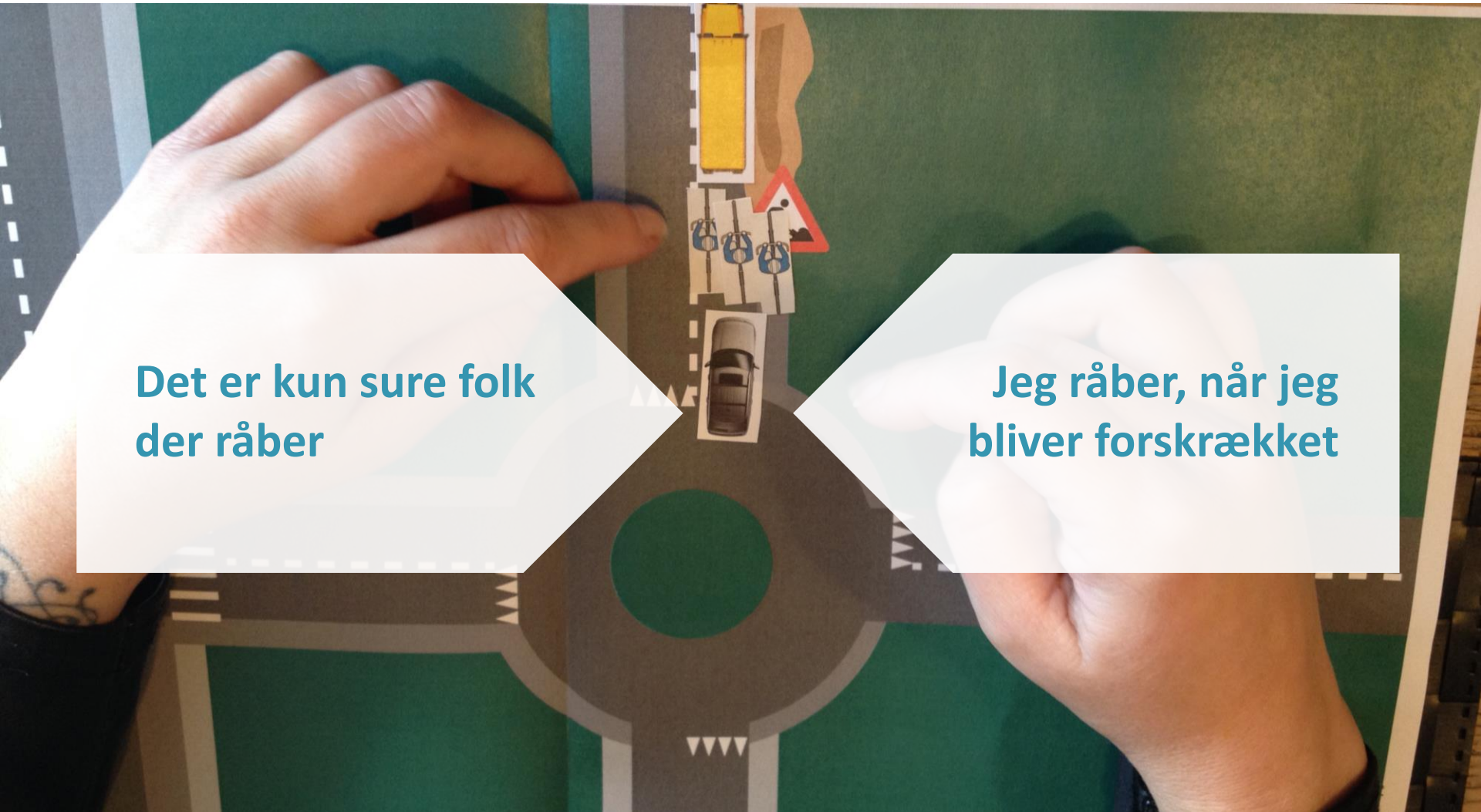
Strukturændringer

Reducer de påkrævede tegn og håndhæv dem – Behovet for håndhævelse vil faktisk blive mindre, når man kun fokuserer på tegn, der giver mening for cyklisten

Spændingsfelt #5

A photograph showing a person's hand pointing at a road sign on a map. The map depicts a road with a roundabout, a car, and a sign with three bicycles. The background is green, representing grass. The hand is on the left side of the frame, pointing towards the center. The sign is a triangular warning sign with a red border and a black silhouette of a person on a bicycle. The car is a small grey car on the road. The road is grey with white dashed lines. The roundabout is a circular area with a green center. The background is a green surface, possibly a table or a wall.

Det er kun sure folk
der råber

A photograph showing a person's hand pointing at a road sign on a map. The map depicts a road with a roundabout, a car, and a sign with three bicycles. The background is green, representing grass. The hand is on the right side of the frame, pointing towards the center. The sign is a triangular warning sign with a red border and a black silhouette of a person on a bicycle. The car is a small grey car on the road. The road is grey with white dashed lines. The roundabout is a circular area with a green center. The background is a green surface, possibly a table or a wall.

Jeg råber, når jeg
bliver forskrækket



Det er kun sure folk der råber

Stemningen i trafikken bliver hurtigt dårlig

Næsten alle trafikanter har, uanset transportmiddel, oplevet en konfrontation i trafikken. Mellem cyklister og fodgængere sker det primært i form af tilråb, mens konfrontationer hvor biler er involveret primært kommer til udtryk via et dyt med hornet eller provokerende håndtegn.

Man oplever selv, at de andre overreagerer

Selvom et tilråb kan være en reaktion på en konkret situation, opleves det at blive råbt af som en overreaktion. Hvis man er blevet råbt af som følge af uhensigtsmæssig adfærd, opleves tilråbet sjældent som fortjent. Det bliver derimod oplevet som et udtryk for dårlig stemning, og at den anden ikke har forstået, hvorfor man gjorde som man gjorde.

”Hvis man bare pifter lidt, så er der mange der bliver provokerede over, at man ikke har en ringeklokke. Men det handler jo om at blive hørt.”

- Henrik 52 år, cyklist i Helsingør

1/3 af danskerne har oplevet, at en cyklist har råbt af dem.

62% af københavnere har oplevet, at en cyklist har råbt af dem.



”Han råbte af mig, ’jeg håber du dør i trafikken!’ Jeg blev helt bange.”

- Cecilie 26 år, cyklist fra København



Jeg råber når jeg bliver forskrækket

Råb og dyt er den umiddelbare reaktion

Et dyt med hornet er ofte en afmagtsreaktion, der bunder i en frygt for at gøre andre skade, mens tilråb og skældud fra fodgængere og cyklister er udtryk for forskrækkelser. Råb og dyt er således typisk den umiddelbare reaktion, når man føler sig overrumplet i trafikken.

Hvis jeg ikke siger noget, lærer de det jo aldrig

Flere fortæller stolt om episoder, hvor de har irettesat andre trafikanter, der ikke opførte sig som de burde. De har altså råbt, dyttet og talt til "synderen" for at episoden ikke skulle gentage sig.

"Jeg kørte ad en villavej og måtte bremse hårdt op, da en dreng fra en sidevej kørte ud foran mig; - Jeg blev så forskrækket at jeg rullede sideruden ned og kom til at give ham en ordentlig skideballe. Mon ikke han ser sig for næste gang."

- Frank 55 år, bilist fra Hjørring

"Der var en dag jeg råbte: 'Ved du hvad, er det noget at lære dine børn, mand!?' Han var ved at køre en dame ned med rollator."

- Lone 69 år, gående fra København

Det der generer cyklister og bilister mest er, når cyklister ikke har lys på:

Bilist 87%

Cyklist 57%

Fodgænger 51%

Hvorfor er problemet størst med cyklister?

Det er kun sure folk
der råber

Jeg råber, når jeg
bliver forskrækket

Cyklisterne glemmer hvor sårbare de er, og overlader ansvaret for sikkerheden til de andre trafikanter

Når cyklisterne snor sig gennem trafikken, er de sjældent bekymrede for sikkerheden – men det er de andre trafikanter.

Bilisterne føler, at det er deres ansvar, at alle kommer sikkert hjem, mens fodgængerne er meget opmærksomme på egen sårbarhed. Flere fortæller, at cyklisternes ansvarsfralæggelse og manglende fokus på egen og andres sårbarhed har den effekt, at cyklister oftere bliver involveret i konfrontationer i trafikken.

”Højresving er ubehagelige som bilist. Der er virkelig mange der er dræbt indenfor de sidste år. Og det har man respekt for som bilist - men ikke som cyklist. Cyklister kører med hovedet under armen.”

- Rigmor 73 år, bilist fra København

Anbefaling 5 - Forstå de andres frygt

Hvad får i ud af at arbejde med anbefalingen

En øget forståelse for andre trafikanters frygt vil gøre, at konfrontationer ikke eskaleres når de opstår, og at tonen i trafikken bliver bedre generelt. Desuden kan mange situationer helt undgås, hvis man øger trafikanternes opmærksomhed på hinanden.

IDÉ

Adfærdsændringer

"Du gør andre bange" – Gør cyklisterne opmærksomme på, at bilisterne er *bange* for at køre dem ned, og fodgængerne er *forskrækkede*

Kampagne idé

IDÉ

Adfærdsændringer

"Du er faktisk til fare for dig selv og andre" - Vis cyklisterne hvor svære de er at se uden lys på

Kampagne idé

IDÉ

Adfærdsændringer

Din personlige logik er din – Fortæl cyklisterne at ikke alle kan følge deres personlige logik når man bøjer reglerne, og at det kan skabe ubehagelige overraskelser for andre

IDÉ


Adfærdsændringer

Sær fokus på positiv kommunikation – Fortæl trafikanter at de kan være med til at ændre stemningen, og at råberi/dyt ikke ændrer adfærd, men skaber utryghed

IDÉ

Strukturændringer

Skab faste procedure – Fortæl fx hvad cyklisten skal ved vejarbejde, som opfattes som en regelløs kontekst, der skaber konfrontationer. De kan imødekommes med faste procedurer



Hvor opstår der
flest problemer?

Oversigt over steder hvor flest danskere oplever problemer med cyklister



I hele landet

Lyskrydset
I gågader og veje i byen uden
cykelsti



I større byer

Busstoppesteder
Cykelstier



I landområder

Landevejen

HELE LANDET

De fleste problemer opstår i krydset

§ Mere end hver fjerde dansker oplever hver eneste dag, at cyklisterne bryder reglerne i krydset

- Drejer til højre for rødt (34%)
- Cykler helt frem i fodgængerfeltet, selvom det er rødt (33%)
- Cykler i fodgængerfeltet (32%)
- Cykler ind mellem en holdende bil og kantstenen (28%)
- Cykler over for rødt (24%)

Og de synes det er **meget** generende

- Bilister (23-66%)
- Fodgængere (20-46%)
- Cyklister (17-42%)



”De fleste problemer opstår, når der er for mange på samme sted. Det er ved lyskrydset at problemerne kommer.”

- Lukas 21 år, cyklist fra Odense

HELE LANDET

Dernæst opstår problemer i gågader og gader i byen uden cykelsti

§ Cyklisten står sjældent af cyklen, men fortsætter på fortov, gågade eller mod færdselsretningen

- Cykler på fortov/gågade (32%)
- Cykler mod færdselsretningen (21%)

Og det synes de andre trafikanter er **meget** generende

- Bilister (25-52%)
- Fodgængere (57-33%)



” Ensretninger, hvor cyklister må køre modsat - Det skal man altså vænne sig til. For det er både væmmeligt og ubehageligt. Man skal både være opmærksom på dem der kører samme vej og modsat. ”

- Rigmor 73 år, bilist fra København

KØBENHAVN

Flere problemer ved busstop jo større byen er

Oplever du mange problemer ved busstoppesteder?

København: **42%**

- Storby +100.000 (32%)
- 50-100.000 indbyggere (27%)
- 10-49.000 indbyggere (20%)
- Bymæssig bebyggelse <10.000 (19%)
- Landområde (16%)

Det er den adfærd der *generer* flest fodgængere meget

Fodgængere: **53%**



”Min datters kæreste kørte forbi os engang vi kom ud af en bus. Og det var da godt at vi ikke steg ud foran hende, så meget fart hun havde på. Vi vinkede til hende, men hun var helt væk. Det er noget der gør mig nervøs i København.”

- Poul 68 år, pensioneret bilist fra Kalundborg

KØBENHAVN

Flere problemer på cykelstien jo større byen er

Oplever du mange problemer på cykelstien?

København **35%**

- Storby +100.000 (22%)
- 50-100.000 indbyggere (17%)
- 10-49.000 indbyggere (12%)
- Bymæssig bebyggelse <10.000 (11%)
- Landområde (10%)

Her bliver cyklisterne *meget generede* af andre cyklister, der:

- Drejer/stopper uden at give tegn (46%)
- Cykler mod færdselsretningen (44%)



”Det er træls at være cyklist i København. Der er mange om pladsen. Og så de dér Christianiacykler som man ikke kan komme forbi.”

- Josefine 29 år, tidligere cyklist i København, nu bilist i Odense

LANDOMRÅDER

Flere problemer på landevejen jo mindre byen er

Oplever du mange problemer på cykelstien?

Landområde **37%**

- Bymæssig bebyggelse <10.000 (25%)
- 10-49.000 indbyggere (18%)
- 50-100.000 indbyggere (15%)
- Storby +100.000 (11%)
- Købehavn (7%)

Her bliver bilisterne *meget generede* af, at der kører flere ved siden af hinanden (47%)



”Herude på landet skal du være lidt mere opmærksom. Det at køre på landeveje, hvor der ikke er afmærket til cykler, kan godt være lidt usikkert. Der kan jeg godt føle at bilerne kommer for tæt på.”

- Henrik 52 år, cyklist fra Helsingør

Jeg tror det
bliver en god dag

Hmm jeg tror du
har ret.

IS IT A BIRD

Insights for better decision making

Line Groes
+45 42683868
line@isitabird.dk
www.isitabird.dk

CVR-NR: 33557736
Forsikring: IF Forsikring
Jyske Bank: 7380-0001107811
Revisor: Sand og Mikkelsen Revision