

## Risikobetonede konflikter i kryds

### Indlæggets baggrund og formål

Nyt trafiksociologisk pilotstudie giver indblik i, hvordan bilister og cyklister oplever, fortolker og handler i risikobetonede konflikter, der *kan* føre til henholdsvis ulykkessituation 312 og 410. Ulykkessituation 410 og 312 er blandt de tre hyppigste forekommende ulykkessituationer med alvorligt tilskadekomne cyklister. Formålet med indlægget er at give deltagerne indblik i pilotstudiets resultater og indsigt i, hvordan denne ny viden kan anvendes i forebyggelse af ulykker ml. bilister og cyklister i kryds.

### Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Pilotstudiet er baseret på kameraobservationer af risikobetonede konflikter mellem bilister og cyklister i et udvalgt kryds og 22 kvalitative interviews med bilister og cyklister i alderen 18-81 år.

En konfliktsituation er defineret som den situation, der opstår når to eller flere trafikanter nærmer sig hinanden i tid og rum i en sådan grad, at en kollision er umulig at undgå, hvis de ikke ændrer deres bevægelse. I interviewene italesætter trafikanterne deres fortolkninger, oplevelser og handlingsstrategier.

Kameraobservationerne er foretaget i et firbenet kryds udvalgt i samarbejde mellem Rådet for Sikker Trafik og de lokale vejmyndigheder i Roskilde Kommune, hvor der er registeret forholdsvis mange ulykkessituationer af typen 410 og 312.

### Resultater

Situationer med højresvingende biler opleves som hyppigt forekommende. Det forbindes med potentiel fare for cyklister. Her bør man være særligt opmærksom – både som bilist og cyklist. En gængs fortælling er, at det er vigtigt at se som bilist og blive set som cyklist for at undgå sammenstød.

I hverdagens interaktioner mellem bilister og cyklister sker der løbende koordination af handlinger, hvor cyklister fortolker tegn på, om de er blevet set eller ej af bilisten.

Nogle af de risikosituationer, der opstår mellem cyklister og højresvingende biler er situationer, hvor bilisten orienterer sig, men ikke ser cyklisten. En gængs fortolkning blandt cyklisterne er, at hvis bilisten drejer hovedet, kigger på cyklisten eller bremser op, så har bilisten set cyklisten.

I praksis oplever bilisterne situationer, hvor de orienterer sig, men alligevel ikke ser cyklisten. Og cyklister i alle aldre fortæller om næsten-ulykker, hvor deres forventning om at være blevet set, svigter. Sådanne situationer beskrives som skræmmende og uventede, fordi situationen misfortolkes fra begge parter.

En anden situation er den, hvor bilisten bliver overrasket af cyklister, der bevæger sig hurtigere end de andre cyklister. Denne cyklist defineres ofte som 'Rytteren'.

Stereotypen anvendes ofte om unge cyklister og i særdeleshed unge mænd på racercykler og mountainbikes. Forventningen til unge – især mandlige cyklister svarer til informanternes egne fortællinger om at bevæge sig i høj hastighed på cykel i kryds. At unge cyklister – og i særdeleshed man adspejler sig også generelt i Rådet for Sikker Trafiks undersøgelse af cyklistadfærd (2013). Den viser, at

unge cyklister i alderen 18-24 år og mænd generelt angiver at køre stærkere end den gennemsnitslige cyklist.

En tredje type situation opstår, fordi nogle bilister implicit forventer, at cyklister bevæger sig i flokke. En enkelt cyklist, der bevæger sig i relativ afstand af cykelflokken kan overraske. Omvendt giver nogle cyklister udtryk for, at de tager det for givet, at er bilisten holder tilbage for alle cyklister, når de holder for de første. Det giver en oplevelse af sikkerhed, at forankørende cyklister er blevet set.

Som strategi for at undgå sammenstød med cyklister tæller nogle bilister cyklister frem mod krydset. En gængs fortælling er, at bilisten alligevel kan blive overrasket af cyklister, som de ikke aner, hvor kommer fra. Omvendt beretter cyklister om oplevelser af risikobetonede konflikter med højresvingende bilister, der har travlt med at dreje, når cyklisterne kommer fra små stier og sideveje tæt ved krydset.

Nogle bilister giver udtryk for, at når de ligger som anden højresvingende bil følger efter den første bilisten har sikret fri bane. Det opfattes som sikkert, men samtidigt fortæller bilister om, at det indimellem skaber risikobetonede konflikter med cyklister.

Der opstår også risikobetonede konflikter, når trafikanter ræser mod det gule lys. Nogle trafikanter er meget fokuseret på at nå over for gult lys og glemmer i de situationer at orientere sig. Har jeg set? Er jeg blevet set? Nogle giver udtryk for at være mere fokuseret på at 'nå den gule', når de har travlt eller er trætte.

At have travlt er gennemgående i informanternes beskrivelser af egne oplevelser af risikobetonede situationer, hvor de ikke har orienteret sig tilstrækkeligt.

Det er problematisk, det ofte er situationer, der forekommer i morgen- og eftermiddagstimer. Om eftermiddagen er der flest cyklister, der kommer alvorligt til skade.

Risikobetonede situationer, der kan føre til ulykkesituation 410 opleves derimod som sjældent forekommende. Cyklisterne har en oplevelse af, at bilister som regel holder tilbage og lader cyklister køre først. Kun få informanter kan genkalde risikobetonede situationer med venstresvingende biler. Informanterne er ikke særligt opmærksomme på de venstresvingende biler. Samtidigt giver nogle informanter udtryk for, at venstresvingende biler i kryds ikke er så farlige i kryds, fordi bilisternes fart er lav.

Det kan være problematisk. Opstår risikosituationen er cyklister ikke på samme måde som ved højresving parat til at håndtere situationen rutinemæssigt.

En gængs fortælling er, at den venstresvingende bilist er en perifer trafikant, da den opholder sig langt fra cyklistens personlige territorium. Så længe bilen ikke er påtrængende i forhold til den ovale cirkel, der omkranser cyklistens personlige territorium, forholder cyklisten sig ikke til bilen. Kun de bilister, der er i cyklistens umiddelbare nærhed opleves som truende. Derfor har cyklisten mere fokus på de højresvingende biler.

Enkelte informanter har oplevet risikobetonede situationer, fordi de som venstresvingende bilister holder mere øje med de andre biler end cyklister. Bilerne er større, hurtigere og mere synlige i byrummet. Når der kommer et hul i strømmen af biler fortæller informanterne, at de opfatter det som værende deres tur. I sådanne situationer oplever bilisterne nogle gange at blive overrasket af cyklister. Omvendt har nogle

cyklister en opfattelse af, at de venstresvingende bilister holder mere øje med cyklister end biler, fordi cyklisten jo er den bløde trafikant.

Overraskende nok er der også venstresvingende bilister, der overlader ansvaret for at se, om der er fri bane til forreste bil. Informanternes fortællinger om nærved-ulykker rummer både risikobetonede situationer, hvor lysreguleringen viser grønt og gult.

Alle cyklisterne i pilotstudiet forholder sig pragmatisk til færdselsreglerne i kryds. Men ældre cyklister er mere tilbøjelige til at overholde færdselsregler i kryds, da de oplever det som mest sikkert og hensynsfuldt. De er også mere fokuseret på at opnå øjenkontakt med højresvingende bilister og lader hellere bilisten køre først, hvis de er i tvivl om, om de er blevet set.

Blandt de unge cyklister er der en mere udpræget tendens til at betragte færdselsregler som tommelfingerregler og nogle er ligefrem i tvivl om, hvad gældende regler er. Nogle unge giver udtryk for blind tiltro til, at bilisterne ser dem og stopper. Også selvom de i praksis oplever nærved-ulykker, fastholder de fart og retning.

Pilotstudiet her er et første spadestik. Der er behov for mere nuanceret viden. Især om unge cyklisters måde at håndtere og forstå risikobetonede konflikter i kryds. Og der er brug for kvantitativ viden om omfanget af de risikobetonede situationer. Hvor ofte opstår de? Hvem oplever dem? Og hvordan håndterer trafikanter med forskellig socioøkonomisk baggrund risikobetonede konfliktsituationer i kryds?

Pilotstudiet viser, at der er en stærk norm i trafikken om, at man bør se som bilist og sørge for at blive set som cyklist. Men samtidigt anvendes travlhed som en gængs begrundelse for ikke at orientere sig ordentligt i kryds i situationer, hvor bilister og cyklister oplever risikobetonede konflikter, der kan føre til ulykkesituation 312 eller 410. En forebyggende kommunikationsindsats kunne med fordel tage fat her, da der sker flest cyklistuheld med alvorligt tilskadekomne i myldretiden, hvor oplevelse af travlhed er udtalt.

Afsluttende: Der er brug for forebyggende indsats i forhold til cyklisters håndtering af risici i kryds. Men der er også rum for forbedring hos de bilister, der overlader ansvaret for at kigge efter cyklister til forreste bil.

Når det gælder cyklisterne tenderer særligt unge cyklister til at have mere eller mindre blind tiltro til bilisternes muligheder, evne og vilje til at se dem i trafikken. Der er behov for at skabe øget bevidsthed hos unge cyklister om de vanskeligheder bilister oplever i forhold til at kunne se cyklisterne. Og derudover bør unge cyklisters kendskab til gældende færdselsregler styrkes, fx i grundskolen og på diverse ungdomsuddannelser.

## **Forslag til emneplacering**

Mobilitet og adfærd, trafiksikkerhed eller cykeltrafik.