

Denne artikel 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>

Hvordan ser det ud med brugen af cykelhjelm i Danmark? Udviklingen fra 2004 til 2021

Mathilde Strunge Kany, msk@sikkertrafik.dk
Studertermedhjælper, Rådet for Sikker Trafik

Abstrakt

Siden 2004 har Rådet for Sikker Trafik foretaget systematiske tællinger af brugen af cykelhjelm i Danmark i både bytrafik (cyklende i alle aldersgrupper på almindelige by-gader) og skoletrafik (cyklende børn på vej til skole). I 2004 anvendte 6 % af de observerede cyklister i bytrafikken cykelhjelm, mens 33 % af de observerede børn i skoletrafikken anvendte cykelhjelm. I 2021 anvendte 48 % cykelhjelm i bytrafikken og 80 % i skoletrafikken. I bytrafikken er tallet udtryk for en stigning i brugen af hjelm siden tællingen i 2020, mens tallet for skoletrafikken er udtryk for et fald i andelen af cyklende børn, der anvender hjelm siden 2020. Både i bytrafikken og i skoletrafikken er det blandt de yngste, at den største andel anvender cykelhjelm.

Baggrund og formål

Øget brug af cykelhjelm er et vigtigt indsatsområde for Rådet for Sikker Trafik, ligesom øget hjelmbrug er et indsatsområde i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030 (Færdselssikkerhedskommissionen, 2020). International forskning peger på, at brug af cykelhjelm mindsker risikoen for alvorlige hovedskader med ca. 60 % (Høye, 2018). Rådet for Sikker Trafiks cykelhjelmstællinger har flere formål, hvoraf det vigtigste er at få viden om hvor mange og hvem, der bruger cykelhjelm. Viden om dette er vigtig for at kunne målrette og evaluere indsatser, der skal øge den danske hjelmbrug. Derudover fungerer cykelhjelmstællingerne som et monitoreringsværktøj og er datakilden til den KPI (key performance indicator), der omhandler hjelmbrugen i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030. Også EU-kommissionen anvender brug af cykelhjelm som en KPI for medlemsstaternes trafiksikkerhedsarbejde frem mod 2030 (European Commission, 2020). Endeligt udgør cykelhjelmstællingerne et bidrag til den internationale viden om anvendelse af cykelhjelm.

I dette udvidede resumé præsenteres først metoden bag Rådet for Sikker Trafiks cykelhjelmstællinger. Dernæst analyseres resultaterne fra den seneste tælling gennemført i 2021 med et kig på udviklingen siden 2004. Afslutningsvis opsummeres resultaterne kort.¹

¹ Det bemærkes, at dette udvidede resumé læner sig op ad et tidligere resumé af cykelhjelmstællingerne præsenteret på Aalborg Trafikdage i 2020 (Olsson, 2020).

Metode

Siden 2004 har Rådet for Sikker Trafik med hjælp fra kommuner og lokale aktører foretaget systematiske observationer af cykelhjemsbrugen i Danmark. Indtil 2019 blev tællingerne udført i 28 byer i 27 forskellige kommuner. Byerne og de specifikke tællepositioner er udvalgt med henblik på at sikre størst mulig repræsentativitet. For disse byer gælder det, at der med ganske få undtagelser er blevet talt på de samme tællepositioner siden 2004. I 2019 blev tællingerne udvidet til at omfatte 33 byer, og der blev indført kønsadskilte tællinger på nogle af tællepositionerne. Udvidelsen skete bl.a. for at øge den statistiske styrke i analyserne og opnå højere grad af repræsentativitet, mens indførslen af kønsadskilte tællinger skete med henblik på at gøre det lettere for tællerne at nå at notere brugen af cykelhjelm for alle passerende cyklister på tællepositioner, hvor der historisk set har været mange cyklister.

Cykelhjemstællingerne består af to separate typer af tællinger: 1) tællinger i bytrafik og 2) tællinger i skoletrafik. Tællingerne i bytrafikken foretages på hverdage om morgenen, til middag og om eftermiddagen. For tællingerne i skoletrafikken observeres cyklende skolebørn ved indgangen til skoler om morgenen. I 2021 blev der observeret 10.101 cyklister i bytrafik og 7.333 cyklende børn i skoletrafikken. Tællingerne foretages fra omkring midten af august til starten af september. I 2021 blev der i alt talt 147 timer fordelt på 186 tællinger á 30-60 minutters varighed.

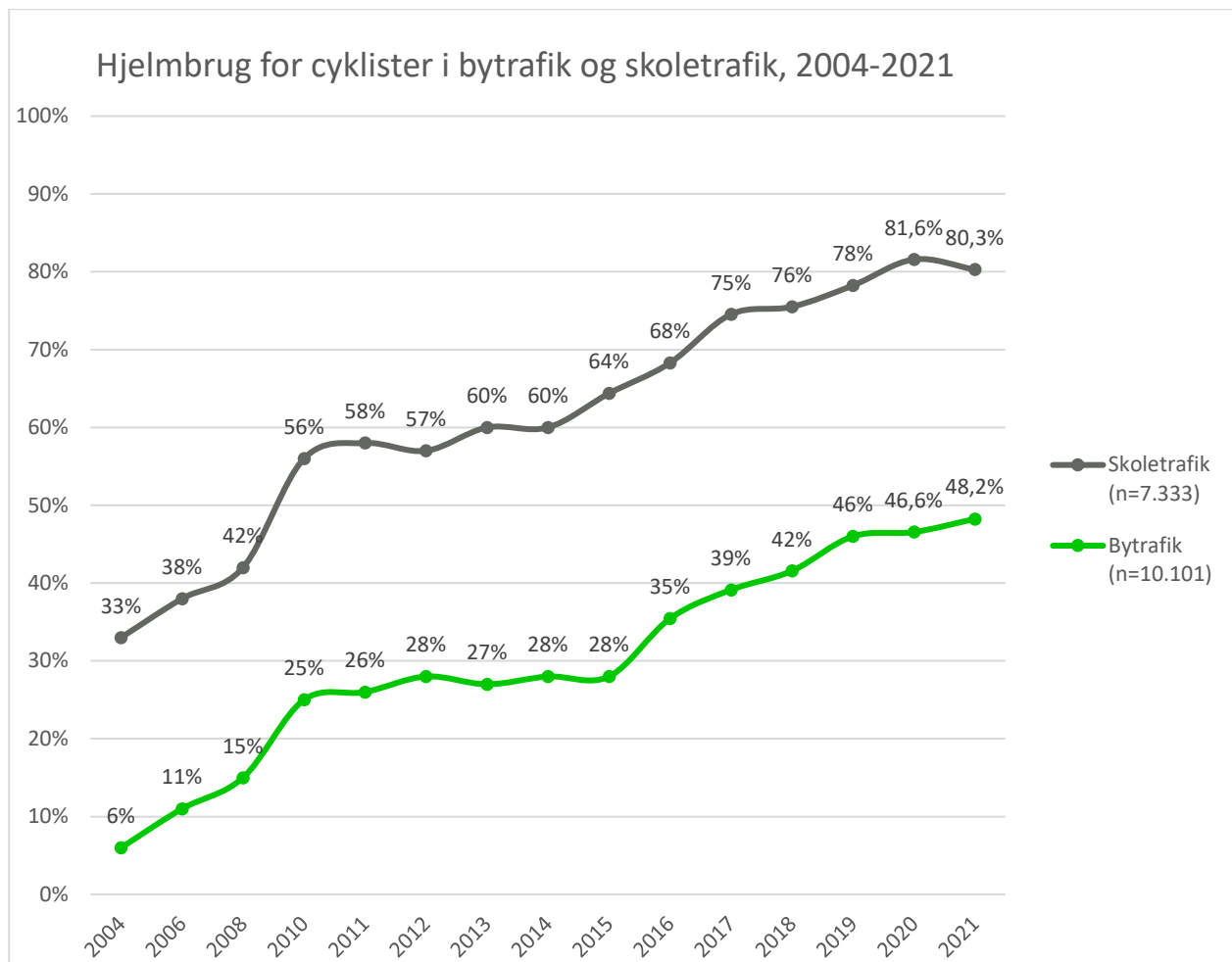
Cykelhjems-airbags (Hövding) er siden 2018 blevet talt som hjelm. I tællingerne noteres hjelmbrug, aldersgruppe og køn. Der er en vis usikkerhed forbundet med vurdering af cyklisternes alder. Denne usikkerhed har dog næppe nogen betydning for udviklingstendenserne for de forskellige aldersgrupper, da usikkerheden burde være konstant i alle tællingerne over årene.

I 2021 blev der tilføjet et nyt element i tællingen i bytrafik. Hvor der før ikke skelnedes mellem almindelige cykler (cykler uden el-motor) og elcykler, blev tællerne i 2021 bedt om først at tælle brug af hjelm blandt alle cyklister og herefter udelukkende blandt elcyklister. Siden 2020 er der også blevet talt brug af hjelm blandt personer på el-løbehjul. Tallene for el-cykler og el-løbehjul præsenteres ikke i dette udvidede resume, men vil blive fremlagt på konferencen.

Resultater

Overordnede resultater

Hjelmbrugen blandt de observerede cyklister i bytrafikken 2021 var 48 %, mens den var 80 % blandt de observerede cyklende børn i skoletrafikken i 2021. Figur 1 viser udviklingen i andelen, der bruger hjelm i henholdsvis bytrafik og skoletrafik i perioden 2004 til 2021.

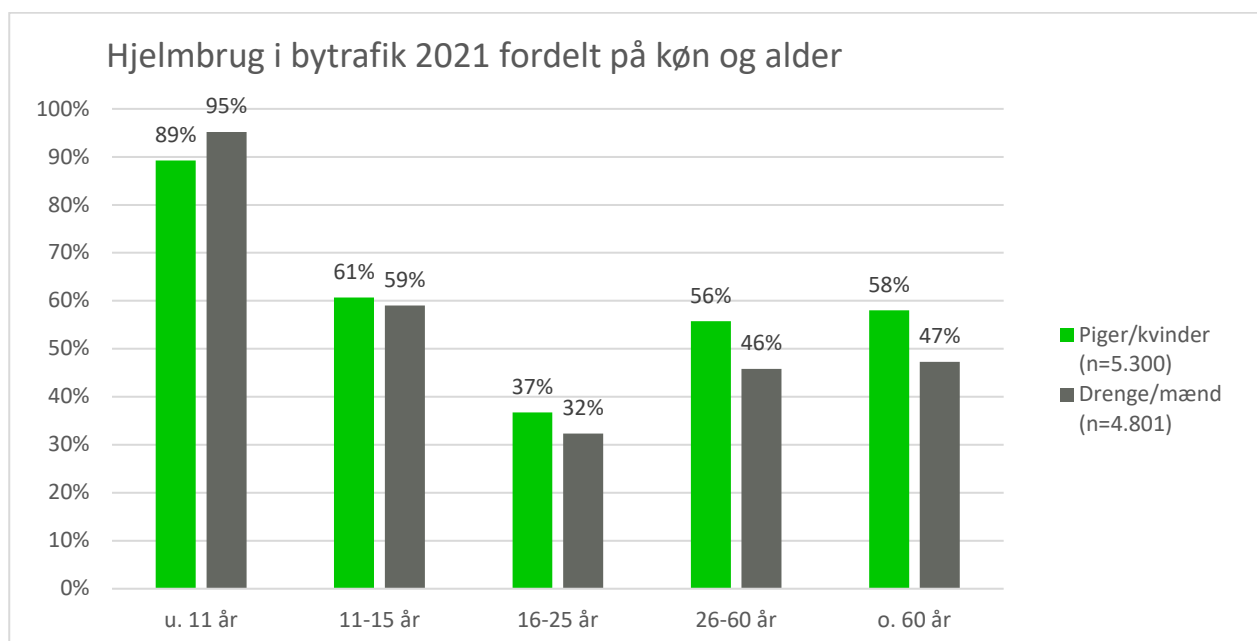


Figur 1. Antallet af observationer (n) er for 2021.

Figur 1 illustrerer, hvorledes den øgede brug af cykelhjeml er sket i bølger – om end der overordnet ses en stigende tendens i brugen af cykelhjeml i både bytrafik og skoletrafik på tværs af hele perioden siden 2004. Brugen af cykelhjeml steg markant i årene mellem 2004 og 2010, mens der ses en stagnation i perioden 2010-2015. Fra 2015 til 2021 er brugen af cykelhjeml med henholdsvis 20 procentpoint i bytrafikken og 16 procentpoint i skoletrafikken. I bytrafikken ses en lille stigning på 1,7 procentpoint fra 2020 til 2021. Denne stigning er statistisk signifikant ($p < 0,05$). Derimod ses et mindre fald på 1,3 procentpoint i andelen, der bruger cykelhjeml blandt cyklende børn i skoletrafikken fra 2020 til 2021. Dette fald er statistisk signifikant ($p < 0,05$). Det er for tidligt at sige, om det afspejler en stagnation eller en negativ tendens i hjelmbrugen i skoletrafikken. Det vil Rådets tællinger de kommende år kunne belyse.

Brugen af cykelhjelm i bytrafik – fordelt på alder og køn

Siden tællingen i 2004 har den observerede brug af cykelhjelm i bytrafikken været højest blandt de yngste børn (u. 11 år), mens brugen generelt har været lavest blandt de unge (16-25 år). Hvad angår køn, har andelen, der bruger cykelhjelm, været større blandt piger/kvinder end blandt drenge/mænd siden 2015. I 2021 anvendte 52 % af pigerne/kvinderne cykelhjelm, mens det gjaldt 44 % af drengene/mændene. Denne forskel på 7 procentpoint er statistisk klart signifikant ($p < 0,001$). Figur 2 viser brugen af cykelhjelm blandt de observerede cyklister i bytrafikken i 2021 opdelt på køn og aldersgrupper.

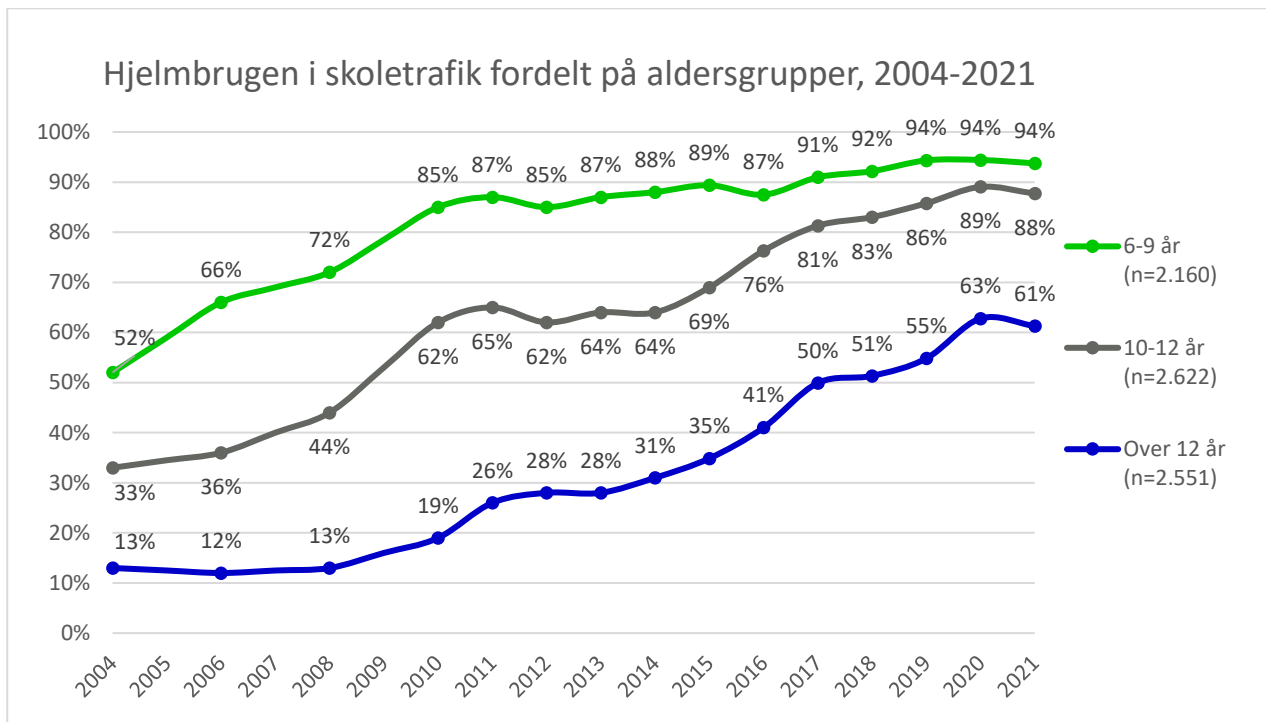


Figur 2. Antallet af observationer fordelt på aldersgrupper i 2021 var for mænd $n(\text{u. 11 år})=83$, $n(\text{11-15 år})=327$, $n(\text{16-25 år})=1.193$, $n(\text{26-60 år})=2.680$, $n(\text{o. 60 år})=518$ og for kvinder $n(\text{u. 11 år})=65$, $n(\text{11-15 år})=206$, $n(\text{16-25 år})=1.345$, $n(\text{26-60 år})=3.146$ og $n(\text{o. 60 år})=538$, henholdsvis.

Det fremgår af figur 2, at der er tydelig forskel på brugen af cykelhjelm på tværs af aldersgrupperne for begge køn. Andelen, der bruger cykelhjelm i bytrafikken, er således størst blandt cyklister under 11 år og mindst blandt cyklister mellem 16-25 år. Figur 2 illustrerer også, at kønsforskellen primært er udtalt blandt aldersgrupperne 26-60 år og +60-årige og i nogen grad blandt 16-25-årige. Samlet set viser figuren, at brugen af cykelhjelm varierer mere på tværs af alder end på tværs af køn.

Brugen af cykelhjelm i skoletrafikken

Der er sket markante stigninger i andelen, der bruger cykelhjelm i skoletrafikken, i alle aldersgrupper. Sammenlignes aldersgrupperne har andelen, der bruger cykelhjelm, været størst i aldersgruppen 6-9 år og lavest blandt børnene over 12 år siden den første tælling i 2004. Hvad angår køn, har brugen af cykelhjelm i skoletrafikken ikke varieret nævneværdigt mellem drenge og piger. I 2021 var brugen af cykelhjelm i skoletrafikken 80 % for både drenge og piger. Kønsforskellen, der sås i bytrafikken, går altså ikke igen i skoletrafikken. Figur 3 på næste side viser udviklingen i brugen af cykelhjelm i skoletrafik på tværs af aldersgrupper.



Figur 3. Antallet af observationer (n) er for 2021.

I 2021 anvendte 94 % af børnene i aldersgruppen 6-9 år hjelm, 88 % af børnene i aldersgruppen 10-12 år og 61 % af børnene over 12 år. I 2004 gjaldt det henholdsvis 52 %, 33 % og 13 %.

Det tyder dog på, at der er sket en stagnation i den positive udvikling i hjelmbrugen blandt børn i aldersgruppen 6-9 år, mens der ses et fald i brugen af cykelhjem fra 2020 til 2021 blandt børn mellem 10-12 og blandt børn over 12 år. Disse fald er statistisk insignifikante ($p > 0,05$).

Opsummering

Hvordan ser det så ud med brugen af cykelhjem i Danmark? Rådet for Sikker Trafiks tællinger gør det muligt at følge både den historiske udvikling og de seneste tendenser i brugen af cykelhjem i Danmark. Historisk set er hjelmbrugen i bytrafikken steget fra 6 % i 2004 til 48 % i 2021, mens den i skoletrafikken er steget fra 33 % i 2004 til 80 % i 2021. Ser man på den seneste udvikling fra tællingen i 2020 til tællingen i 2021 er brugen af hjelm steget med 1,7 % i bytrafikken, mens der ses et mindre fald i skoletrafikken på 1,3 % i samme periode.

Litteratur

- **European Commission, Directorate – General for Mobility and Transport, (2020).** *Next steps towards 'Vision Zero': EU road safety policy framework 2021-2030*, Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>
- **Færdselssikkerhedskommissionen. (2020).** 2021-2031. Handlingsplan. Mål og Strategi.
- **Høye, A. (2018).** Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries. *Accident Analysis & Prevention*, 117, 85-97.
- **Olsson, Bjørn. (2020).** Det lange seje træk: Udviklingen i brugen af cykelhjem 2004-2019. *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*.