

Sammendrag:

# Evaluering av kampanjeskiltet for samspillskampanjen

TØI Rapport 1365/2014

Forfattere: Alena Høye, Aslak Fybri, Torkel Bjørnskau  
Oslo 2014, 62 sider

*Et skilt med teksten «Del veien» og et bilde av en blid syklist og en bil ble satt opp i sommer 2014 på en forsøksstrekning i Oslo. Resultatene fra vegkantundersøkelser viser at skiltet ble sett av omtrent to tredjedeler og at de aller fleste som har sett skiltet er positive til skiltet og enige i budskapet, især blant syklistene. Sammenlignet med en kontrollstrekning (uten skilt) er både syklistenes selvrapporterte atferd overfor bilister og bilistenes selvrapporterte atferd overfor syklister blitt mer positiv. Syklistene var flinkere til å slippe frem bilene, og bilistene var mer forsiktige med å kjøre forbi. I tillegg mente begge gruppene i større grad enn tidligere at motparten var hensynsfull. Resultatene kan imidlertid (delvis) være et resultat av et ønske om å gi «riktige» svar eller forventningseffekter. Resultatene tyder ikke på at «Del veien»-skiltet har større effekt blant dem som har lagt merke til samspillskampanjen enn blant dem som ikke har det. Resultatene er trolig representative for lignende strekninger hvor biltrafikken i hovedsak har fritidsaktiviteter som formål og hvor det i liten grad er konflikter mellom bilister og syklister.*

Som et supplement til samspillskampanjen «Del veien» har Statens vegvesen i sommer 2014 satt opp et skilt som vist i figur S.1 på to steder i Maridalsveien i Oslo. Kampanjen «Del veien» har i hovedsak som formål å øke forståelsen mellom bilister og treningssyklister.



Figur S.1: Kampanjeskilt «Del veien», t.h. på forsøksstrekningen i Maridalsveien ved Brekke.  
Bilde: Statens vegvesen (v.), Alena Høye (h.).

Formålet med skiltet er å få fram budskapet om at alle har lik rett til vegen, få ned aggresjonsnivået og øke forståelsen mellom bilister og syklister. Evalueringen som er beskrevet i denne rapporten, har undersøkt hvordan skiltene blir oppfattet av syklister og bilister og hvordan de påvirker syklistenes og bilistenes holdninger mot hverandre og deres selvrapporterte atferd. Evalueringen ble gjennomført ved hjelp av spørreundersøkelser som ble gjennomført på forsøksstrekningen (Maridalsveien) og en kontrollstrekning (Sørkedalsveien), både før og etter at skiltene ble satt opp. Spørreundersøkelsene i både før- og etterperioden ble gjennomført samtidig som det ble kjørt kampanjepulser av samspillskampanjen.

## Hvem har deltatt i undersøkelsen?

Til sammen har 311 syklister og 402 bilister deltatt i vegkantundersøkelsen. De fleste (ca. 80%) var menn, både blant syklistene og blant bilistene. Omtrent halvparten var henholdsvis over og under 40 år. Gjennomsnittsalderen var omtrent 43 år blant syklistene og 48 år blant bilistene. De fleste syklister sykler ofte (91% sykler minst 2-3 ganger i uken) og mange sykler også ofte for å trene (83% treningssyklar minst 2-3 ganger i uken). Syklistene er også forholdsvis godt utstyrt, de aller fleste bruker hjelm (82%) og mange bruker spesielle sykkelklær. Alt i alt er syklistene både ivrige og godt utstyrte syklister, mens bilistene i langt mindre grad sykler og treningssyklar til daglig. Kun 50% av bilistene sykler 2-3 ganger i uken eller mer. Derimot kjører de fleste bil minst 2-3 ganger i uken (86% av bilistene og 70% av syklistene).

Utvalget av syklister er trolig representativt for syklister som sykler på strekninger hvor det kan være aktuelt å sette opp «Del veien» skiltet. Bilistene kan være representative for lignende strekninger hvor biltrafikken i hovedsak har fritidsaktiviteter som formål.

Det er funnet noen endringer av bakgrunnsvariablene fra før- til etterperioden som er forskjellige mellom forsøks- og kontrollstrekning (alder, kjønn, bilkjøring og hjelmbruk blant syklistene). Disse variablene er kontrollert i de videre analysene for å utelukke at resultatene er påvirket av disse faktorene.

## Hvordan har syklister og bilister oppfattet «Del veien» skiltet?

Alt i alt har omtrent to tredjedeler sett «Del veien» skiltet og de aller fleste er positive til skiltet, syklister noe mer enn bilister. Når man tar hensyn til at noen sa at de har sett «Del veien» skiltet selv om de faktisk ikke kan ha sett det, er det omtrent 66% av syklistene og 59% av bilistene som har lagt merke til skiltet.

Syklistene har noe oftere enn bilistene sett skiltet og har også reagert mer positivt på det. Blant syklister var det en høyere andel enn blant bilistene som likte skiltet (76% vs. 54%), som syntes at skiltet var lett å forstå (93% vs. 83%) og som var enig i budskapet (99% vs. 92%). Budskapet til skiltet ble oppfattet mer eller mindre korrekt av de aller fleste. De fleste mente at budskapet er at bilister og syklister har lik rett til vegen og / eller at syklister og bilister må ta hensyn til hverandre.

De aller fleste er også enige med budskapet til «Del veien» skiltet, uavhengig av om de har sett «Del veien»-skiltet eller ikke. Over 90% mener at alle har lik rett til vegen (94% av syklistene og 91% av bilistene). Blant dem som ikke mener dette er det et flertall som mener at bilister har mer rett til vegen enn syklister.

## Hvordan har «Del veien» skiltet påvirket holdninger og atferd blant sykklistene?

Resultatene tyder på at sykklistenes atferd overfor bilistene er blitt mer positiv mht. samspill med bilistene etter at skiltet ble satt opp på forsøksstrekningen. Det har vært:

- Færre som sier at de syklet flere i bredden (81% før, 53% etter blant dem som ikke syklet alene)
- Færre bilister som sier det var vanskelig å komme forbi (55% før, 42% etter)
- Flere sykklister som ble opplevd som hensynsfulle av bilistene (41% før, 70% etter)
- Færre sykklister som har dårlig samvittighet når de hindrer andre i trafikken (79% før, 58% etter).

Resultatene viser at sykklistene og bilistenes svar stemmer overens med hverandre. Resultatene kan man tolke slik at sykklistene på den ene siden er blitt mer hensynsfulle når det gjelder å slippe bilister forbi, og på den andre siden mindre plaget av dårlig samvittighet når dette ikke lar seg gjøre.

Andre typer selvrapportert syklistatferd (avstand til vegkanten, negative reaksjoner mot bilister), generelle holdninger blant sykklistene (hvem som har mest rett til vegen) og hvordan sykklistene beskriver sin atferd i trafikken ellers (med vilje ikke å slippe biler forbi, sykling i vegbanen når det finnes en sykkelveg eller sykkelsti) har ikke vært påvirket av «Del veien» skiltet.

## Hvordan har «Del veien» skiltet påvirket holdninger og atferd blant bilistene?

Resultatene tyder på at også bilistenes atferd overfor sykklister er blitt mer positiv etter at skiltet ble satt opp på forsøksstrekningen. Det har vært:

- Færre sykklister som har opplevd at biler kjørte forbi med ubehagelig lite avstand (46% før, 19% etter)
- Færre bilister som selv sier at de har kjørt forbi sykklister når de egentlig burde ha ventet (32% før, 0% etter)
- Færre sykklister som har fått negative reaksjoner fra bilister (16% før, 4% etter)
- Flere sykklister som har opplevd bilistene som hensynsfulle (57% før, 80% etter).

Også her er det konsistens mellom svarene fra sykklistene og bilistene. Det har blitt færre for tette forbikjøringer ifølge både sykklister og bilister og begge gruppene hadde færre negative opplevelser med hverandre.

Andre typer bilistatferd (negative reaksjoner mot sykklister) og generelle holdninger blant bilistene (hva de tenker når de er irritert i trafikken og om de er mest irritert når de må kjøre sakte bak en syklist eller en bil, samt hvem som har mest rett til vegen) har ikke vært påvirket av «Del veien» skiltet.

## Har alt blitt bra?

På forsøksstrekningen var det etter at skiltet ble satt opp nesten ingen av bilistene (0,5%) og kun 4% av syklistene som hadde fått negative reaksjoner (f.eks. kjefting, tuting) på den aktuelle turen.

Det er imidlertid fortsatt så mange som 19% av syklistene som opplevde at biler har kjørt forbi med for lite avstand og 42% av bilistene som opplevde problemer med å kjøre forbi syklist. Når dette er sagt sier både bilister og syklist at den andre parten er hensynsfull. At nesten alle opplevde den annen part som hensynsfull tyder på at de i liten grad skylder på hverandre, men snarere tilskriver de ubehagelige forbikjøringene til veien og omgivelsene.

## Hvordan henger syklistenes og bilistenes atferd sammen?

Syklistenes og bilistenes atferd ser ut til å påvirke hverandre, men uten at det er mulig å trekke noen konklusjoner om årsakssammenhengen. Det ble funnet sammenhenger mellom følgende typer atferd og opplevelser:

- Syklistatferd som kan oppfattes slik at syklistene hindrer bilistene (sykling i vegbanen, av og til ikke å slippe biler forbi, og delvis sykling flere i bredden)
- Det å oppleve problemer med bilister som ubehagelige forbikjøring
- Det å ha opplevd aggresjon fra bilister.

Sammenhengene kan tolkes slik at bilister reagerer med aggresjon, ubehagelige forbikjøring og andre typer ubehagelig atferd når de mener at syklist hindrer dem. Sammenhengene kan imidlertid også tolkes slik at syklist blir provosert til slik atferd av at bilistene oppleves som aggressive og hensynsløse.

Ett unntak er at syklist som syklet under 50 cm fra vegkanten har opplevd flere ubehagelige forbikjøring enn syklist som syklet med større avstand fra vegkanten. Mulige forklaringer er at syklist som sykler nær vegkanten er mer engstelige og opplever forbikjøring generelt som mer ubehagelige enn andre, at syklist som opplever ubehagelige forbikjøring sykler nærmere vegkanten som følge av dette, eller at bilister ikke holder like god avstand fra syklist som sykler nær vegkanten som fra syklist som sykler med større avstand fra vegkanten.

## Har resten av samspillskampanjen forsterket effekten av skiltet?

Resultatene tyder ikke på at kampanjen har forsterket effekten av «Del veien»-skiltet. Det ikke ble funnet større effekter av «Del veien»-skiltet blant dem som har lagt merke til kampanjen enn blant dem som ikke har det. «Del veien»-skiltet ser dermed ut til å virke helt uavhengig av den øvrige kampanjen.

Samspillskampanjen som ble vist på TV og internett har i større grad blitt lagt merke til av syklistene enn av bilistene. For alle kampanjefilmene sett under ett (2013 og 2014), var det 67% av syklistene og 43% av bilistene som hadde sett kampanjen, de fleste av dem en av filmene med Thor Hushovd. Blant dem som hadde sett kampanjen påstod 40% av syklistene og 23% av bilistene at den hadde påvirket dem til å ta mer hensyn, men ser man på holdninger og atferd tyder resultatene på at kampanjen har ført til at man blir mer oppmerksomme på negativ atferd hos andre, men uten at egen atferd har endret seg.

## **Kan man stole på resultatene?**

Det er i denne studien ikke undersøkt om syklistenes eller bilistenes atferd faktisk har endret seg. Svarene tyder på det, men selvrapportert atferd har ikke nødvendigvis noen sammenheng med faktisk atferd. Forbedringer av selvrapportert atferd kan ha sammenheng med et ønske om å gi «gode» eller «riktige» svar (social desirability) som er blitt forsterket av skiltet. Det er likevel to ting som tyder på at også faktisk atferd kan ha endret seg etter at «Del veien» skiltet ble satt opp. For det første har det, i tillegg til forbedringer av selvrapportert atferd, også vært forbedringer av syklistenes og bilistenes atferd fra motpartens perspektiv. For det andre er det kun konkret atferd på den aktuelle turen som har endret seg etter at «Del veien» skiltet ble satt opp. Det ble ikke funnet endringer av hvordan syklistene og bilistene beskriver sin generelle atferd i trafikken, eller av generelle holdninger. Hadde svarene kun vært et uttrykk for social desirability kunne man ha forventet at også svarene på spørsmålene om generell atferd og holdninger hadde blitt påvirket.

Selv om disse resultatene bekrefter svarene om selvrapportert atferd, er det likevel mulig at forbedringene ikke har sammenheng med faktiske atferdsendringer men snarere at andre trafikanter har blitt opplevd som mer positive som følge av skiltet. Hvis så er tilfelle, betyr ikke dette at kampanjen ikke har vært effektiv, men at effekten er mer indirekte: positive tolkninger av andres atferd kan være en stopper for en ond spiral av negative opplevelser og reaksjoner.

## **Kan man generalisere resultatene?**

En viktig forutsetning for å kunne generalisere resultatene er at respondentene er representative for syklistene og bilistene på andre strekninger hvor det kan være aktuelt å sette opp «Del veien» skiltet. Syklistene er trolig representative for syklistene på lignende strekninger hvor det kan være aktuelt å sette opp skiltet «Del veien». De fleste syklistene som deltok i vegkantundersøkelsen er forholdsvis ivrige og godt utstyrte syklistene hvorav de fleste treningssykler regelmessig. Bilistene kan være representative for lignende strekninger hvor biltrafikken i hovedsak har fritidsaktiviteter som formål.

En annen viktig forutsetning for å kunne generalisere resultatene er at andre strekninger hvor det kan være aktuelt å sette opp «Del veien» skiltet er sammenlignbare med forsøksstrekningen i denne evalueringen. På forsøksstrekningen i denne evalueringen har det i utgangspunktet vært et forholdsvis lavt konfliktnivå og de fleste svar fra syklistene og bilistene tyder på at samspillet fungerer forholdsvis bra. Dermed er det vanskelig å si noe om hvordan skiltet vil påvirke samspillet mellom syklistene og bilistene på strekninger hvor det i utgangspunktet er et høyt konfliktnivå.