

Dette udvidet resumé 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>

# Sikker på cykel hele livet - en karakteristik af +65-årige cyklister

Bjørn Olsson, [bo@sikkertrafik.dk](mailto:bo@sikkertrafik.dk)

Pernille Sølund Ehlers, [pe@sikkertrafik.dk](mailto:pe@sikkertrafik.dk)

Rådet for Sikker Trafik

---

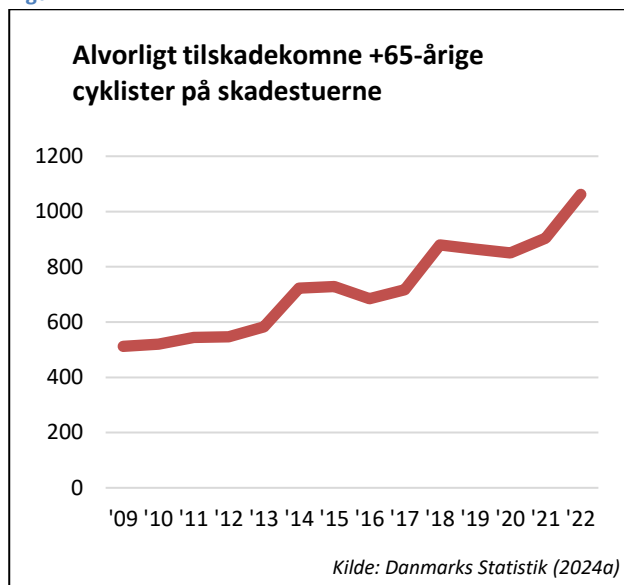
## Baggrund

Danmark er et cykelland. Det gælder også for cyklister over 65 år. Lidt over halvdelen af de +65-årige cyklister mindst en gang om måneden (Epinion, 2023). At cykle er forbundet med livsglæde, frihed og mulighed for let at kunne komme rundt. Cyklen bliver brugt til både praktiske ærinder og til længere oplevelsesture, enten alene eller sammen med andre. Cykling giver livskvalitet og motion og er en stor sundhedsgevinst både for den enkelte og for samfundet.

Desværre kommer flere +65-årige også til skade på cykel. På akutmodtagelserne og sygehusene har der de sidste 15 år været en markant stigning i antallet af alvorligt tilskadede +65-årige cyklister (se figur 1). I 2009 blev der registreret lidt over 500 alvorligt tilskadede, mens der i 2022 var over 1.000 alvorligt tilskadede cyklister i alderen +65 (Danmarks Statistik, 2024a). Denne stigning er bl.a. et resultat af, at vi i Danmark bliver stadig flere ældre. De sidste 15 år er der kommet over 350.000 flere +65-årige borgere, således at der i 2024 er over 1,2 mio. borgere i alderen +65. Frem mod 2030 vil der ifølge befolkningsfremskrivninger blive endnu flere +65-årige (Danmarks Statistik, 2024b).

Samtidig har alderssammensætningen i gruppen af de +65-årige i befolkningen ændret sig. I de sidste 15 år er der således især kommet flere 70-74-årige og +75-årige (ibid.). Fra risikoundersøgelser ved vi, at jo ældre man er, desto større risiko er der for at komme alvorligt til skade i trafikken som cyklist (Janstrup & Møller, 2023). Det skyldes bl.a. den øgede fysiske skrøbelighed, som betyder, at man kommer værre til skade, hvis man falder på cyklen eller kolliderer med andre. Derudover bliver balanceevnen dårligere med alderen og flere får svært ved at stige af og på cyklen – faktorer, som øger risikoen for at falde.

Figur 1



Tekstboks 1

#### Andre udvalgte ulykkestal for +65 cyklister

- **Eneulykker:** 85 % af de alvorligt tilskadekomne +65-årige cyklister på skadestuerne kommer til skade i eneulykker, dvs. ulykker, hvor der ikke var andre impliceret i ulykken (Danmarks Statistik)
- **El-cykler:** En stigende andel af de alvorligt tilskadekomne +65-årige cyklister er på el-cykel (Danmarks Statistik og Vejdirektoratet)
- **Dræbte:** Årligt er der i gennemsnit ca. 11 dræbte +65-årige cyklister. Det svarer til over 4 ud af 10 af alle dræbte på cykel (Vejdirektoratet). Antallet af dræbte +65-årige cyklister har modsat antallet af alvorligt tilskadekomne på skadestuerne været nogenlunde stabilt.

Det stigende antal +65-årige er dog ikke ensbetydende med, at vi bør acceptere, at antallet af alvorlige tilskadekomster i trafikken også stiger tilsvarende. I Danmark har vi en ambition om at reducere antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken – uanset udviklingen i demografien og trafikken.

Flere virkemidler kan tages i brug for at forebygge en yderligere stigning de kommende år – eller endnu bedre: reducere antallet af alvorligt tilskadekomne +65-årige cyklister. Det kan bl.a. gøres gennem mere sikre veje og cykelstier. Men lige så vigtigt er det at klæde målgruppen godt på, så de selv ved, hvad de kan gøre for at reducere deres risiko på cykel. For en meget stor del af skaderne sker, når der ikke er andre trafikanter involveret end dem selv (se tekstboks 1).

I 2018 lancerede Rådet for Sikker Trafik sammen med TrygFonden kampagnen ”Sikker på cykel – hele livet”, der havde til formål at få de +65-årige cyklister til i højere grad at vælge en cykel med lav indstigning, være mere opmærksom og i højere grad bruge cykelhjelm. I 2024 lancerer Rådet for Sikker Trafik en ny indsats til målgruppen sammen med GF Fonden.

## Metode

For at få en både bred og dybdegående karakteristik af de +65-årige cyklister i forarbejdet til den nye kampagne har Rådet for Sikker Trafik gennemført to nye undersøgelser: en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse og en kvalitativ interviewundersøgelse.

## Kvantitativ spørgeskemaundersøgelse

Den kvantitative spørgeskemaundersøgelse blev gennemført som en repræsentativ undersøgelse blandt +60-årige, der cykler mindst 1 gang om måneden. Undersøgelsen var repræsentativ på køn, fem aldersgrupper (60-64 år, 65-69 år, 70-74 år og 80+ år) og geografi og omfattede i alt 2.022 respondenter. Undersøgelsen blev gennemført af Epinion på vegne af Rådet for Sikker Trafik. Undersøgelsen afdækkede en række temaer, herunder de +60-åriges cykelvaner, deres adfærd i trafikken som cyklist, involvering i kritiske situationer, hvad det betyder for dem at cykle, og hvad de er villige til at gøre for at kunne blive ved med at cykle sikkert.

## Kvalitativ interviewundersøgelse

I den kvalitative interviewundersøgelse indgik der 15 interviews af cyklister i alderen 66-82 år. I interviewsamplet var der omtrent lige mange mænd og kvinder, cirka halvdelen cyklede på el-cykel, og der var en stor geografisk spredning. De kvalitative interviews blev foretaget over telefon, varede op til halvanden time per interview og fulgte en semistruktureret interviewguide. De kvalitative interviews kredsede om nogle af de samme emner som den kvantitative spørgeskemaundersøgelse og gik i dybden med interviewpersonernes oplevelser, selvbeskrivelser og oplevede motivationer og barrierer.

## Resultater

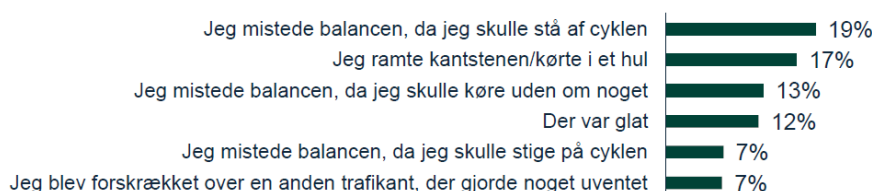
### Hvad betyder det for de +65-årige at cykle?

Det betyder generelt rigtig meget for de +65 cyklister at cykle, og det er næsten udelukkende forbundet med positive ting. I den kvantitative undersøgelse er de tre topscorere: "Det giver motion og er sundt", "Det giver frihed til at komme rundt" og "Det gør mig glad". 7 ud af 10 siger, at de ville savne at cykle, hvis de en dag blev nødt til at stoppe med det, ligesom og 5 ud af 10 siger, at det ville forringe deres livskvalitet, hvis de ikke kan cykle længere. I de kvalitative interviews går disse resultater igen, og alle informanter forbinder det at cykle og ikke mindst at kunne cykle (dvs. at man stadig har fysikken til det), som noget positivt. Det giver dem motion - også dem på elcykler - men vigtigere giver det livsglæde, frihed og følelsen af at være "kørende". At kunne komme ud betyder, at man kan være social, se andre, gå til noget og se noget. De føler sig mentalt yngre, når de cykler. Flere har anskaffet el-cykel, da den ikke kræver så mange kræfter og giver mulighed for at køre længere ture – ofte ud i naturen alene eller sammen med evt. partner/venner

### Hvilke kritiske situationer og uheld oplever de?

Tal fra landets skadestuer viser, at 85 % af de alvorligt tilskadede +65-årige cyklister kommer til skade i eneulykker (Danmarks Statistik, 2024a). Disse tal viser dog ikke noget om, hvilke typer af eneulykker, det drejer sig om. Her må vi derfor forlade os på andre datakilder for at få dybere viden. I den kvantitative spørgeskemaundersøgelse blandt +60-årige cyklister svarede 13 %, at de inden for det seneste år var væltet på cykel (Epinion & Rådet for Sikker Trafik, 2024). Når cyklisterne efterfølgende blev spurgt til, hvorfor de væltede på cykel, var de hyppigst angivne årsager mistet balancen, da man skulle stå af eller på cyklen, at man ramte kantstenen eller kørte i et hul, at det var glat eller at man mistede balancen, da man skulle køre uden om noget (se figur 2). I de kvalitative interviews kunne de fleste interviewpersoner ligeledes berette om situationer, hvor de enten selv eller nogen bekendte jævnaldrende, var væltet eller været tæt på at vælte som følge af særligt balancemæssige udfordringer.

Figur 2: De hyppigst angivne årsager til at vælte på cykel blandt +60-årige cyklister



(Kilde: Epinion & Rådet for Sikker Trafik, 2024, n=255).

## Hvordan oplever de trafikken som cyklister?

Generelt oplever de fleste seniorcyklister det som trygt at cykle i trafikken. I alt svarede 71 % af de +60-årige cyklister i den kvantitative spørgeskemaundersøgelse, at de var trygge eller meget utrygge ved at cykle i trafikken, mens 21 % angav, at de hverken var trygge eller utrygge og 7 % svarede, at de var utrygge. De ting, som kunne gøre målgruppen utrygge var, når der ikke var cykelsti, når de blev overhalet af en bil, som kørte for hurtigt og tæt forbi, når andre trafikanter ikke viser hensyn og når andre cyklister ikke overholder færdselsreglerne.

## Hvad kan de +65-årige cyklister gøre for at forbedre deres trafiksikkerhed – og hvad er de villige til at gøre?

Der er en række ting, ældre cyklister kan gøre for at forbedre deres sikkerhed på cykelturen. I tidligere kampagner har Rådet for Sikker Trafik gode erfaringer med at påvirke målgruppens viden og adfærd i forhold til at vælge en cykel med lav indstigning, være opmærksom i trafikken, bruge cykelhjelme og gøre sig synlig med pangfarver. I den kvantitative undersøgelse var det ønsket at afdække målgruppens villighed til at gøre brug af 4 andre tiltag: sætte sadlen ned, bruge cykeltasker til bagage, bruge sidespejl samt køre på tre-hjulet cykel. Undersøgelsen viste, at målgruppen i stort omfang er villige til at sætte sadlen ned og bruge cykeltasker til tung bagage, mens lidt færre er positive overfor at bruge sidespejl. Flertallet afviser idéen om at køre på cykel med 3 hjul.

Den kvantitative undersøgelse underbygger, at der er behov for information og gode råd til forbedring af målgruppens sikkerhed på cykel, da en del af interviewpersonerne bl.a. fortalte, at de ikke har fået indstillet deres cykel, så den passer til dem, kører med tung bagage i cykelkurv foran, ikke bruger cykelhjelme, ligesom en del har fysisk svært ved at dreje sig og se sig bagud.

## Referencer

**Danmarks Statistik (2024a).** Udtræk fra Statistikbanken. Tabellen MOERKE1 over personskader i færdselsuheld indberettet af sygehusenes akutmodtagelse og sygehuse. Tallet for 2019 er interpoleret fra 2018 og 2020.

**Danmarks Statistik (2024b).** Udtræk fra Statistikbanken. Tabellerne BEFOLK1 og FRDK123.

**Epinion & Rådet for Sikker Trafik. (2023).** Presseundersøgelsen 2023. Repræsentativ spørgeskemaundersøgelse blandt +18-årige danskere.

**Epinion & Rådet for Sikker Trafik. (2024).** Cyklistundersøgelse 60+. Repræsentativ spørgeskemaundersøgelse blandt +60-årige cyklister.

**Janstrup, K. H., & Møller, M. (2023).** Risiko i Trafikken 2018-2022.

**Vejdirektoratet. (2024).** Udtræk fra vejman.dk.