

En uddybende kommentar om cykelhjelme

Thomas Krag, 13.4.2011

Den 5. april 2011 debatterede jeg i P1 Morgen (se og hør <http://www.dr.dk/P1/P1Morgen/Udsendelser/2011/04/05/084502.htm>) cykelhjelme med Søren Troels Berg fra Rådet for Sikker Trafik. Debatten fortsatte nogle dage i medierne. Mit synspunkt var og er, at effekten af cykelhjelme er for svagt dokumenteret til, at det offentlige bør promovere anvendelsen af dem. Et synspunkt, der af nogle er blevet betegnet som "rabiati".

Det er dårligt plads til nuancer i debatten i medierne, ligesom en kampagne kun helt undtagelsesvis ikke må give udtryk for "både og"-synspunkter. Den uhildede modtager af kampagnebudskabet vil blive forvirret, hvis ikke budskabet er klart og entydigt. Jeg tror faktisk, det var én fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, der belærte mig om dette, da Cyklistforbundet engang for længe siden havde fået lejlighed til at kommentere en kampagne, der – hvis jeg husker rigtigt - blandt andet handlede om cykelhjelme.

Heldigvis er andre medier ikke underlagt samme begrænsninger. Så jeg tillader mig at gå mere i dybden i det følgende.

For halvandet år sagde jeg ja til som bunden opgave – overskriften var givet på forhånd – at argumentere for, hvorfor der ikke burde bruges offentlige midler til at promovere cykelhjelme. Det var til cykelkonferencen i Århus. Her søgte jeg at give et nuanceret billede af de kendte effekter af cykelhjelme, og på baggrund af disse at nå frem til den på forhånd givne konklusion. Fra indlægget foreligger en powerpoint (se http://www.thomaskrag.com/20091029_hjelme.pdf). Søren Troels Berg fra Rådet for Sikker Trafik, overhørte mit indlæg og bidrog også til samme workshop.

Indlægget blev så vidt jeg kan vurdere det ganske vel modtaget. Naturligvis var der flere, der ikke brød sig om konklusionen, men jeg hørte – heller ikke fra Søren Troels Berg – argumenter, der for alvor rykkede ved den. Tværtimod erkendte sidstnævnte, at de 60%, som Rådet angav som beskyttelseseffekt for cykelhjelme, nok var vel højt sat. Så jeg har taget konklusionen til mig.

Jeg kan forstå, at nogle finder konklusionen for "rabiati". Om der heri ligger, at selve synspunktet og de argumenter, der ligger bag, er så langt ude, at man som ikke-rabiati hverken kan tage hverken synspunkterne eller argumenterne alvorligt, ved jeg ikke. Men jeg håber det ikke, og er faktisk meget interesseret i at høre på hvilke punkter, jeg tager afgørende fejl, siden jeg ender ud med en "rabiati" konklusion.

Kampagner for cykelhjelme forudsætter, at hjelme har en overbevisende effekt, og at brugen af dem ikke har for store bivirkninger. Så langt håber jeg vi – rabiati og ikke-rabiati – kan være enige.

Hjelmes effekt er ingenlunde min kernekompetence, men jeg har gjort mig visse anstrengelser for at sætte mig ind i diskussionen.

Det synes indlysende, at hjelme kan forebygge nogle hovedskader, men at de omvendt ikke kan forebygge alle hovedskader. Tidlige studier angav en effekt på 85% af hovedskaderne (altså at brug af hjelm kunne forebygge 85% af de hovedskader, der ville forekomme for ikke-hjelmbrugere), mens der senere er kommet studier til, der viser en noget mere beskeden virkning. Rådet for Sikker Trafik siger, at hjelme forebygger 60% af hovedskaderne, og har – hvis jeg forstår Søren Troels Berg ret - dette tal fra Trafikksikkerhedshåndboken udgivet af det norske TØI. Her fremgår (<http://tsh.toi.no/index.html?22436>, tabel 4.10.1) at hårde cykelhjelme reducerer antal hovedskader med 64% og at bløde cykelhjelme reducerer hovedskader med 41%. Jeg er ikke bekendt med andelen af hårde cykelhjelme i Danmark, men denne skal i hvert fald være tæt på 100%, for at de tal, Rådet for Sikker Trafik angiver, skal holde.

Noget andet er, at Rune Elvik – hovedforfatteren til Trafikksikkerhåndboken – for nylig har publiceret en artikel (i Accident Analysis and Prevention **43** (2011) 1245–1251, Publication bias and time-trend bias in meta-analysis of bicycle helmet efficacy: A re-analysis of Attewell, Glase and McFadden, 2001, se http://www.cycle-helmets.com/Elvik2011_helmet_reanalysis.pdf), som korrigerer disse værdier. Artiklen beretter – hvis ellers jeg forstår den ret, artiklen er forholdsvis tungt tilgængelig - at der med en stigende mængde data om cykelhelme findes en faldende effektivitet (artiklens Fig. 2, side 1248 øverst). Noget, som forfatteren tilskriver en stigende andel af ”bløde” hjelme. Den konkluderer, at det bedste bud på cykelhelmes reduktion af hovedskader er 43% (”odds ratios” 0.57 eller 0.58 når man justerer for ”publication bias”).

Jeg har selv – i anledning af førnævnte indlæg i Århus i 2009 – regnet på, hvad en 60% reduktion af hovedskader ville have betydet for andelen af hovedskader i Australien, da man i 1991 indførte lovkrav til cykelhelme og oplevede en stigning i hjelmbrugen fra 37% til (angiveligt over) 82%. Resultatet er, at man skulle have oplevet et fald fra de daværende 28% hovedskader blandt cyklister til højst 20%, et fald på 8%-point. I praksis fandt man imidlertid blot et fald i hovedskader til et sted mellem 22 og 23%, altså et sted mellem 5 og 6%-point (se powerpoint'en side 18). Det er et indicium for, at hjelmenes forebyggende effekt er mindre end de angivne 60%, eller at andre faktorer spiller en væsentlig rolle.

(De data, jeg regner på, er stammer fra D. L. Robertson: Do enforced bicycle helmet laws improve public health? British Medical Journal, vol 332, 25 March 2006. Artiklens forfatter er en klar hjelm-skeptiker, Dorothy Robinson, som jeg også hørte til Velo-australis i Perth, Vestaustralien, i 1996. Det gjorde indtryk på mig, at de forskere, der opponerede mod hende i forbindelse med publiceringen af det – åbenbart kontroversielle – datamateriale i 2006, slet ikke gik ind i substansen, men alene angreb konklusionen. Det er for mig tegn på – men selvfølgelig ikke noget bevis for – at Dorothy Robinson har fat i den lange ende).

Det skal for så vidt ikke lægges hjelmene til last, at man har ”oversolgt” deres effekt. Kunne vi undgå 40-50% af de hovedskader, der sker, sådan som undersøgelserne tyder på, er det vel værd at tage med. Vi skal bare ikke bilde os selv eller andre ind, at hjelme er en garanti mod hovedskader.

Men hvad så med bivirkningerne?

Her har jeg nævnt det, som trafiksikkerhedsfolk benævner risikokompensation (altså at de, der kører med hjelm, kan have tendens til at tage flere chancer end dem uden hjelm), og desuden rejst en bekymring for, at cykelhelme kan påvirke cykeltrafikken som sådan i negativ retning.

Skal man tro den kilde, som Rådet for Sikker Trafik henviser til, når det angår cykelhjelms beskyttelseseffekt, så er der faktisk noget, der tyder på, at hjelme kan påvirke de hjelm-bærende cyklisters adfærd. Trafikksikkerhåndboken opstiller således beregninger for, hvad en lov om cykelhelme ville have af konsekvenser. Med i regnestykket er erfaringer fra vistnok Australien om, at man må regne med en generel stigning i ulykkesrisikoen for cyklister i en situation, hvor de fleste kører med hjelm. Effekten er her sat til 14% flere ulykker (<http://tsh.toi.no/index.html?22436>, tabel 4.10.2).

Taler vi risikokompensation som sådan angår effekten ikke kun hjelme, men er formentlig i spil for stor set alt, hvad man kan forestille sig af trafiksikkerhedsmæssige tiltag. Meget tit har man oplevet, at effekten af et eller andet blev mindre end, hvad man havde regnet sig frem til (”ingeniøreffekten”). Forklaringen er, at man blander sådan nogle uberegnelige størrelse som os – mennesker – ind i trafikken. Vi har det med at reagere på det, vi ser, hører og oplever, og de færreste trafiksikkerhedsmæssige tiltag lader os uberørte. Samme håndbok har et generelt afsnit om dette <http://tsh.toi.no/?21292#2129260>. Andre kilder til samme fænomen er http://en.wikipedia.org/wiki/Risk_compensation og <http://injuryprevention.bmj.com/content/7/2/89.extract>, sidstnævnte har specifikt taget cykelhelme under behandling.

Da jeg selv første gang bar cykelhjelm - det var engang på Gammel Kongevej i 1980'erne, hvor der ikke var cykelsti – oplevede jeg, at jeg turde køre lidt hurtigere end jeg gjorde, inden jeg havde fået hjelmen på. Jeg vil ikke sige, at jeg blev et andet menneske, men jeg kompenserede. Og vel vidende, at man skal være særdeles forsigtig med denne type "anekdotisk" information, vil jeg anføre mere af den.

Jeg har snakket med flere hjelmbrugere, der erklærer, at de føler sig "upåklædte" eller "sårbare", hvis de en dag kører uden hjelm. Jeg har svært ved at tro andet, end at dette afspejler sig i den måde, de cykler på. Mere forsigtigt uden hjem, mindre forsigtigt med.

En anden fortælling handler om, at man (nogen) har været ude for en ulykke, og fortæller, at hjelmen måske gik i to stykker eller fik kraftige mærker, men at de selv slap billigt eller gratis takket være hjelmen. Jeg har hørt denne historie rigtigt mange gange, både fra udlændinge og fra danskere. Og det taler naturligvis umiddelbart stærkt for, at det er en god idé med cykelhelme, ligesom Havarikommissionens rapport om krydsulykker med cyklister (<http://www.hvu.dk/krydsulykker.asp>) gør det.

En anden fortælling er de personer, der uden hjelm kommer til skade og får en langvarig hjernerystelse eller måske blivende invaliditet. Vi kan læse tallene i statistikken, men vi kan også møde dem i bekendtskabskredsen. Jeg tror jeg kender 3-4 eksempler på folk med denne type oplevelser, hvor jeg kan sætte navn på den, det angik. Én er (måske) invalideret for livstid, de andre slap med en månedlang periode med ondt i hovedet og nedsat mental kapacitet.

(Jeg studser i øvrigt over, at jeg har mødt væsentligt flere end 3-4 hjelmbærere, også når vi begrænser os til de danske sådanne, der mener at de takket være hjelmen undgik en alvorlig hovedskade. Taget i betragtning, at hjelmbrogen først nu er oppe på 25% og i det meste af min levetid har været langt mindre, er det overraskende mange. Naturligvis er talmaterialet beskedent, og naturligvis kan folk lave vilde overdramatiseringer, men (mis)forholdet i antal tyder på, at sandsynligheden for at den hjelmbærende kommer ud for en potentiel hovedskade er markant større – og her snakker vi om meget mere end 14% - end for den ikke-hjelmbærende.)

For omkring 5 år siden rapporterede en engelsk psykolog, Ian Walker, at *bilisternes* adfærd i forhold til cyklister afhænger af, om cyklisten har hjelm på (<http://ing.dk/artikel/73466-cykelhjelm-oeger-risikoen-for-trafikuheld>). Ved overhaling kører bilisterne tættere på cyklisten, hvis denne kører med hjelm. Man kan ikke herfra konkludere at det alt i alt er farligere at køre med cykelhjelm. Og der kan også være markante forskelle mellem engelske og danske bilisters adfærd overfor cyklister. Men fænomenet er en god illustration af, at risikokompensationen kan "sprede" sig til andre end den primært involverede (her: cyklisten), dette takket være hjelmenes store synlighed.

Hvorom alting er, anekdoterne ufortalt: Der er for mig ingen grund til at tvivle på, at der for cykelhelme som for alle mulige andre sikkerhedsforanstaltninger kommer en eller anden grad af risikokompensation i spil. Spørgsmålet er ikke *om* den er der, men om hvor stor, den er.

Den anden mulige bivirkning, indvirkning på cykellysten og dermed cykeltrafikken, er egentlig min største bekymring i forbindelse med helme. Cykling med hjelm er (lidt) mere besværligt og bekosteligt end cykling uden hjelm. Helt afhængigt af, hvorledes vi agerer og gerne vil ses, vil cykelhelmen have en mere eller mindre negativ indvirkning på vores cykling. Den *kan* også have en positiv indvirkning. Ham eller hende, der er meget bange for at tage risici, og derfor ikke kunne drømme om at cykle uden hjelm, vil i takt med at hjelmen bliver almindelig have lettere ved at cykle, fordi vedkommende ikke mere skiller sig ud ved sin hjelmbrug.

Der findes en lang række eksempler på, at love om cykelhelme har påvirket cykeltrafikken i negativ retning (en del af disse eksempler er nævnt i min århus-powerpoint). Til dato har jeg ikke hørt eksempler på det modsatte – altså at stigning i cykeltrafikken og lovgivning om cykelhelme har gået hånd i hånd. Dette behøver ikke betyde, at der ikke findes sådanne eksempler. Jeg er selv bekendt med, at man i Stockholm

har haft en markant fremgang i cykeltrafikken samtidigt med en ganske høj anvendelse af cykelhelme (dog uden lovgivning om hjelme for voksne). De "negative" eksempler er publiceret af hjelm-skeptikerne, og man kunne sagtens forestille sig, at de udelod materiale, der talte for det modsatte synspunkt. Noget, der i den forbindelse undrer mig, er at dem, der er pro hjelme, åbenbart slet ikke interesserer sig for cykeltrafik-aspektet. Intetsteds på de websites, der lovpriser cykelhelme, omtales om og i hvilken grad cyklingen påvirkes. Det er som om, at det eneste succes-kriterium, der tæller, er andelen af cyklister, som bærer hjelm. Heller ikke når det gælder før-efterundersøgelser, der graver dybere end som så, er der meget at hente disse steder.

(Sektoriseringen spiller også en rolle. Jeg havde på et tidspunkt lejlighed til at drøfte spørgsmålet om den mulige reduktion af cykeltrafikken med én fra det svenske Vägverket. For ham var opgaven tydeligvis alene at reducere antallet af hovedskader for cyklister. Han kunne ikke se noget problem i, at cykeltrafikken faldt, idet dette jo – alt andet lige – også ville bidrage til en reduktion af antallet af hovedskader).

Jeg skal medgive, at der er en principiel forskel på, om hjelme er lovpligtige, og om de "bare" promoveres. Men der er i praksis ikke tale om et enten-eller, det er en "glidende" skala. Fra at hjelme slet ikke tages i betragtning over stigende interesse for og fremme af cykelhelme til et decideret forbud mod at cykle uden hjelm.

Jeg har under min australiens-tur i 1996 selv testet, hvorledes det i praksis spandt af, når man cyklede uden hjelm, og oplevede et par gange at ordensmagten anmodede mig at iføre mig den påbudte hovedbeklædning. Som danskere er vi generelt set vældigt moralske og for en dels vedkommende også moraliserende, og cykelhelmen er et af mange kærkomne emner for dem af os, der bedriver denne virksomhed. Jeg (og mange andre har haft tilsvarende oplevelser) har således også under hjemlige himmelstrøg oplevet, at den uformelle ordensmagt – moralisterne – spørger til hvordan det dog kan være, at jeg ikke anvender cykelhjelm. Så vi oplever ganske vist ikke politimæssig kontrol og lovfastsatte sanktioner, men immervæk anden kontrol og påtale.

Jeg kommer til at tænke på engang vistnok i 1990'erne, hvor den daværende formand for Færdselssikkerhedskommissionen, Helge Adam Møller, oplevede et styrt under et motionscykelløb. "Han havde ingen cykelhjelm på" skrev formiddagspressen umiddelbart efter i stor opsætning, underforstået: Det burde han sandelig have haft. Og Helge Adam Møller beklagede. Af artiklen under den store overskrift fremgik, at han havde pådraget sig et brud på kravebenet (noget, som ingen kendt type cykelhjelm kunne have forebygget).

Et andet eksempel fra samme periode angik en tragisk ulykke, hvor en højresvingende lastbil påkørte en cyklende mor med et barn bagpå, og en af disse omkom. Overskriften handlede ikke om, at lastbilen overså cyklisten, men om ... manglende brug af cykelhjelm. Igen i en situation, hvor hjelme helt overvejende er ganske virkningsløse. Dette blot for at give eksempler på, at de løftede pegefingre for længst er taget i flittig anvendelse, og at de undertiden har været løftet så højt, at de ganske har sluppet jordforbindelsen.

Som argument for, at hjelme ikke hæmmer cykeltrafikken, har det været nævnt, at Alle Børn Cykler – kampagnen får flere børn til at cykle, og at flere og flere af dem, der deltager, kører med hjelm. Jeg er bange for, at jeg ikke kan følge denne argumentation. Jeg siger jo ikke, at *ingen* vil cykle, men at *færre* vil cykle. Jeg vil således tro, at hvis man lavede to parallelle kampagner, hvor den ene fokuserede på cykling og den anden på cykling med cykelhjelm, ja så ville den første have større effekt end den anden. Effekten kan endda godt være forskudt. Børn kan man få til meget, som voksne ikke vil, og man kunne sagtens forestille sig, at tæt kobling mellem hjelmanvendelse og cykling blandt børn medførte, at færre af dem ville cykle som voksne.

Om jeg har ret ved jeg ikke. Men *hvis* der er bare en meget beskedent tendens – vi snakker om få procents reduktion af cykeltrafikken – til mindre cykling ved øget fokus på cykelhelme, ja så skyder vi os selv i foden i forhold til det overordnede formål med cykelhjelmen: at forbedre folkesundheden. Hovedskader

repræsenterer et negativt bidrag til sundheden, mens motionseffekten fra cykling giver et stort, positivt bidrag.

Det er efter min mening trist, at åbenbart kun såkaldt "rabiater" personer interesserer sig for disse forhold. Lad således Søren Troels Berg fra Rådet for Sikker Trafik få det næstsidste ord, citeret fra en artikel i Berlingske Tidende (<http://www.b.dk/nationalt/er-cykelhjelm-en-fordel-i-trafikken>) (han sagde noget lignende, da jeg mødte ham i radioen): "»Samlet set tror vi ikke, at der er et problem. Han (undertegnede, red.) kan sagtens finde undersøgelser, der viser det ene, og hvis jeg satte mig til at grave, kunne jeg finde nogle, der viste det andet,« siger Søren Troels Berg. Hvad skal vi andre så tro? »I skal tro, at det er relativt veldokumenteret, at hvis ikke man ændrer adfærd, så er det en fordel at have cykelhjelm på. Når man har valgt at cykle og har valgt på hvilken måde, man vil cykle, så er det om at få hjelmen på,« siger Søren Troels".

"Hvis jeg satte mig til at grave" ... underforstået: Det orker vi ikke at bruge tid på at undersøge. Er det kun mig, der oplever, at Rådet for Sikker Trafik bevæger sig på meget tynd is? Og undrer mig over, at Søren Troels Berg (http://www.sikkertrafik.dk/Om-Raadet/Kontakt/Find_medarbejder) kan kalde sig Specialkonsulent i ... *dokumentation*?

Jeg vil meget gerne overbevises om, at jeg tager fejl, for jeg er ikke meget for sådan at gå rundt og være "rabiater". Så jeg håber at modtage argumenter, herunder at Rådet for Sikker Trafik får gravet den efterlyste dokumentation frem.