

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# ”Hvis man både kan cykle og svare på sms’er på én gang, så er det jo nærmest ligesom at kunne trylle” - Cyklisters refleksioner over brug af mobiltelefoner i trafikken i Danmark og Nederlandene

Rebecca Karstens Brandt, [rebbr@dtu.dk](mailto:rebbr@dtu.dk); Mette Møller, [mette@dtu.dk](mailto:mette@dtu.dk); Sonja Haustein, [sonh@dtu.dk](mailto:sonh@dtu.dk)  
DTU Management, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi, Afdeling for Transport

---

## Abstrakt

Anvendelse af håndholdt mobiltelefon under cykling er forbudt ved lov i Danmark, imens det på tidspunktet for nærværende undersøgelse endnu var lovligt i Nederlandene. Gennem kvalitative interviews med cyklister i Danmark (n=9) og Nederlandene (n=10) undersøges cyklisters motiver, ræsonnementer og adfærd i forhold til brug af håndholdt og håndfri mobiltelefon under cykling. Herigennem identificeres specifikke anvendelsesformål og motivationer for at anvende og undlade at bruge mobiltelefon under cykling. Analysen viser at lovgivningen har indvirkning på nogle af deltagernes rationaler og risikoforståelse. Endvidere viser undersøgelsen, at det er relevant at se på både psykologiske og eksterne faktorer, for at forstå hvorfor cyklister anvender deres telefon i trafikken.

---

## Undersøgelsens baggrund og formål

Selvom cyklister i Danmark og Nederlandene måske har en sikkerhedsmæssig fordel som følge af den høje andel af cyklister (Wegman et al. 2012), også kendt som ”safety in numbers”-effekten (Jacobsen, 2003), har cyklister stadig en større ulykkesrisiko end førere af personbiler (Christiansen & Warnecke, 2018; Reynolds et al., 2009). Gaudet et al. (2015) har vurderet, at uopmærksomhed er den udslagsgivende faktor bag 34% af sammenstødene mellem cyklister og motoriserede køretøjer, og trafikanters ikke-kørselsrelevante aktiviteter, bliver anset som en alvorlig risikofaktor (Dingus et al., 2016). Brugen af smartphones og andet håndholdt elektronisk udstyr udgør derfor en mulig sikkerhedsrisiko for cyklister.

Modsat andre typer af distraktioner, er brugen af mobiltelefoner en risiko, som cyklisterne selv engagerer sig i. Formålet for dette studie er, at undersøge cyklisternes motivationer og forklaringer for at benytte mobiltelefoner under cykling. Tidligere forskning i adfærdsøkonomi har vist, at mennesker har tilbøjelighed til at støtte status quo (Sunstein, 1997). Vi fokuserer derfor også på om der er forskel på cyklisters adfærd og ræsonnementer i relation til denne praksis i Danmark og Nederlandene, der på tidspunktet for undersøgelsen havde forskellig lovgivning for cyklisters anvendelse af mobiltelefoner i trafikken.

## Danmark og Nederlandene som datagrundlag

Undersøgelsen er baseret på individuelle, kvalitative interviews med cyklister i Danmark og Nederlandene. De to landes areal er næsten lig hinanden, mens der i Nederlandene er ca. tre gange så mange indbyggere, som i Danmark. I Nederlandene har det indtil 1. juli 2019 har været lovligt at anvende håndholdt telefon under cykling (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019), imens det i Danmark har været ulovligt siden 1998 (Færdselsstyrelsen, 1998). Begge lande er kendt for deres høje andel af cyklister og flade topografi (Haustein et al. 2019). Både Danmark og Nederlandene har endvidere infrastruktur særligt indrettet til cyklister og arbejder aktivt på at gøre det attraktivt at vælge cyklen (Pucher & Buehler, 2007). Også når det kommer til den relative dødelighed blandt cyklister, er de to lande næsten lig hinanden: I 2018 var der i Danmark 9 døde cyklister per milliard cyklede kilometer, mens der i Nederlandene var 8 døde cyklister per milliard cyklede kilometer (International Transport Forum, 2018). En nævneværdig forskel imellem de to lande er designet af cykelstier: I Danmark er cykelstierne ofte placeret langs begge sider af kørebanen, og adskilt fra denne med kantsten. I Nederlandene er cykelstierne i de større byer typisk separeret fra den øvrige trafik, og cyklister i begge retninger kører på samme sti, som er opdelt efter retning.

## Metode

I dette afsnit præsenterer vi processen for indsamling af data samt rammen og fremgangsmåden for analysen. Vi fremlægger karakteristika for undersøgelsens deltagere i resultat afsnittet.

## Dataindsamling

Vi rekrutterede interviewpersoner med udgangspunkt i personligt netværk og snowball sampling i både Nederlandene (n=10) og Danmark (n=9). Deltagerne skulle være mindst 18 år og betragte sig selv som cyklister for at blive inkluderet. Hver deltager underskrev inden interviewets begyndelse en samtykkeerklæring med oplysninger om forskningsprojektets formål, deres rettigheder som deltagere samt procedure for opbevaring af data. Hvert interview blev foretaget en-til-en og varede mellem 30 og 60 minutter. Vi anvendte en semi-struktureret spørgeguide og et mini-spørgeskema til at strukturere interviewene. Førstnævnte gav rum til at deltagerne frit kunne inddrage temaer der ikke var inkluderet i guiden, imens sidstnævnte havde til formål at indhente deskriptiv information om informanten samt at pege på øvrige relevante temaer for interviewet. Interview med dansktalende personer blev udført på dansk, mens interview med andre blev gennemført på engelsk. Alle sessioner blev optaget i mp3-format på en Philips-diktafon, og blev efterfølgende transskriberet ordret og pseudonymiseret i MS Word. Alle interview blev gennemført, transskriberet og kodet af samme person. Vi sammenligner ikke direkte Danmark med Nederlandene i analysen. Det tværnationale datagrundlag er imidlertid relevant for at undersøge om lovgivningen indvirker forskelligt på deltagernes ræsonnementer og handlinger.

## Analyse

For at belyse sociale og psykologiske aspekter ved cyklisters anvendelse af telefoner i trafikken, har vi analyseret interviewene ud fra Braun & Clarkes (2006) 6-tringuide til tematisk analyse ud fra en sociokulturel og narrativ teoriramme. Guiden foreskriver at man; 1) bliver bekendt med data, 2) genererer indledende koder, 3) kategoriserer i temaer, 4) gennemgår temaer, 5) definerer og navngiver temaer, 6) afrapporterer resultaterne. Som følge af guiden, er temaerne i udgangspunktet genereret ud fra kodningen interviewene. Vi er imidlertid bevidste om, at temaerne ikke er rent induktive, idet vi har spurgt ind til bestemte emner og anvendt en specifik teoriramme. Til kodning har vi anvendt analysesoftwarens Atlas.ti8.

Under kodning og analyse blev datamaterialet inddelt i en række temaer. Eksempelvis: Lovgivning (kendskab, holdning, erfaring med håndhævelse m.m.), risikoopfattelse (håndholdt, håndfri, selv andre, bil kontra cykel, opfattelse af egne cykleevner), cykelkultur (social legitimitet af telefonbrug og andre handlinger), kompenserende strategier (for eget brug, for andre brug), alder m.fl.. Der er således flere temaer, som kun berøres perifert, når de har overlappet med temaet 'Anvendelse og motiver'.

**Table 1 - Oversigt over interviewpersoner. Alle navne er opdigtede.**

Deltager	Land	Køn	Alder	Cykeltyp (hyppigst anvendt)	Primære transportmiddel
Kasper	DK	M	34	Almindelig tohjulet	Cykel
Kim	DK	A	29	Almindelig tohjulet	Cykel
Sarah	DK	K	28	Almindelig tohjulet	Cykel
Viggo	DK	M	24	Almindelig tohjulet	Gang
Mads	DK	M	25	Ladcykel, to hjul	Cykel
Ida	DK	K	32	Ladcykel, tre hjul	Gang, cykel + offentlig transport
Louis	DK	M	30	Almindelig tohjulet	Cykel
Susanne	DK	K	60	Almindelig tohjulet	Cykel
Camilla	DK	K	28	Almindelig tohjulet	Offentlig transport
Fenna	NL	K	42	Ladcykel, to hjul	Bil
Diederik	NL	M	61	Racercykel	Cykel
Elin	NL	K	59	Almindelig tohjulet	Bil
Olivia	NL	K	24	Almindelig tohjulet	Gang + offentlig transport
Iris	NL	K	47	Almindelig tohjulet	Cykel
Stijn	NL	M	42	Racercykel	Bil
Julian	NL	M	49	Racercykel	Cykel
Sophie	NL	K	18	Almindelig tohjulet	Cykel
Ruben	NL	M	31	Racercykel	Offentlig transport
Max	NL	M	24	Racercykel	Gang + offentlig transport

## Resultater

I det følgende afsnit præsenterer vi resultaterne af analysen med fokus på cyklisternes anvendelse af telefon i trafikken samt motiver herfor.

### Anvendelse og motiver

Dette tema dækker informanternes anvendelsesmål og motiver for brug af telefon under cykling samt deres forklaring for ikke at gøre det. Vi inddrager i dette afsnit også perspektiver på cyklisternes risikoopfattelse af mobiltelefon i trafikken.

I interviewene rapporterede deltagerne om en række anvendelsesformål og –årsager samt grunde til at undlade at benytte telefon i trafikken, som er listet i Tabel 2 i vilkårlig rækkefølge. I det følgende præsenteres eksempler på nogle af disse, hvorefter *Materielle faktorer* gennemgås som eksempel på et undertema.

**Tabel 2 – Oversigt over kategoriseringer deltageres anvendelsesformål, begrundelser og årsager til at undlade brug, der fremkom ved kodning af de kvalitative interviews. Enkelte svar er sekundære, hvor deltageren har rapporteret om andres brug.**

Anvendelsesformål	Hvorfor	Hvorfor ikke
Lytte til musik/radio/podcast	Overholde deadline	Det er for stressende
Navigation, hvis faret vild	FOMO*/følge med	Bedre cykeloplevelse uden
Skrive beskeder, e-mails	Cykler hurtigere (musik)	Cykler langsommere (håndholdt)
Skrifte musik	Andre forventer svar	Cykeltipe/positur
Tjekke notifikationer	Ubevidst	Cykler dårligere/kan ikke
Tjekke sociale medier	Travlhed	Manglende adgang til musik
Cykel apps/trackers	Nysgerrighed	Placering af telefon
Ring op/tage telefonen	Del af job	Overskud til at vente
Tale i telefon	Kedsomhed	Reminder fra politi
Læse beskeder, e-mails	Koordinere logistik (praktisk)	Kort distance
Tage billeder	Venter svar fra andre	Risiko for bøde
Spille spil	"Hvorfor ikke?"	Det er farligt
Hjælpe børn med deres brug	Bedre cykeloplevelse	Er sammen med andre
Navigation, planlægge rute	Lang distance	Kan ikke høre trafikken (håndfri)
Poste på sociale medier	Vigtigt/nødsituation	Hovedtelefoner itu (håndfri)
Se hvem der ringer/har sendt besked	"Hvis dagen allerede er ødelagt" (ligegladd med bøde)	Intet behov
		- Ved hvad det er
		- Har ikke travlt
Besøge hjemmesider		Risiko for at tabe telefon
		Reminder fra andre cyklister

\**Fear of missing out*

### Multifunktionelle telefoner

Ved interviewenes begyndelse var der flere deltagere der mente, at de ikke brugte deres telefon under cykling. Dog kunne samtlige deltagere fortælle om situationer, hvor de tidligere havde anvendt deres telefon til håndholdt brug. En pointe, der blev fremhævet blandt deltagerne var, at mobiltelefoner og smartphones indeholder langt flere funktioner end blot opkald og sms. Derfor findes der mange forskellige motiver for at anvende telefonen under cykling. Nogle deltagere gav imidlertid også udtryk for, at det ikke altid er en bevidst og planlagt handling, at bruge telefonen imens de cykler:

*"Kender du det når man overvejer at gøre et eller andet? Jeg overvejer at sende en sms, som er mere eller mindre ligegyldig. Og inden jeg når at beslutte mig for at det er ligegyldigt, så har jeg haft telefonen oppe, og har været ved at lægge an til at taste et eller andet ind. Fordi kroppen nogle gange lige er et par skridt foran ikk? Så tænker jeg 'ej det er lige meget, det kan jeg alligevel gøre senere' og så kommer den ned igen." – Kasper, 34, Danmark*

Ovenstående citat indikerer, at telefoner kan optage mentale ressourcer hos cyklisten, selvom telefonen ikke bliver brugt aktivt. Dette støttes også af, at nogle deltagere rapporterede, at de også tager deres telefon frem, for at tjekke for potentielle beskeder, hvis de eksempelvis ventede på et svar. Ved indkomne beskeder, havde forhåndskendskab til indholdet i visse tilfælde betydning for, at cyklisten undlod at tage sin telefon frem:

*"[...]hvis han (deltagerens kæreste red.) skriver 'nå men jeg tager fra arbejde nu', og lidt senere hører man et eller andet pling, og så sådan 'nå, men okay, det er nok bare ham der svarer[...]" – Sarah, 28, Danmark*

De mange funktioner i telefonerne, kan gøre det svært at lade være med at bruge telefonen, ligesom distancen også kan have indvirkning på om telefonen bliver fundet frem:

*"Tiderne har jo også ændret sig. Telefonen kan jo alt nu ikke? Det er jo også der jeg får mails, og beskeder, og altså facebookbeskeder, og kalender, og. Man har jo fandme alting på telefonen nu ikk? Så derfor synes jeg også bare, at det kan være svært. I hver fald hvis man cykler langt. Jeg cykler jo langt nogle gange. Så kan jeg ikke lade være."* - Ida, 32, Danmark

eller

*"[...] hvis jeg cykler og hører et nummer, så kan det være, 'ej men, så har jeg lige lyst til at høre et andet nummer', og så fordi det er tilgængeligt, så kan jeg gå ind på en anden app, åbne det, eller sådan. Hvor da man havde iPods, der spillede den jo bare en playliste, eller sådan ikk'?"* – Ida, 32, Danmark

For flere af deltagerne handler det at bruge telefon under cykling om, at det giver noget til cykelturen, som ellers kan være meget rutinepræget:

*"Hver dag er det det samme, og så er det rart at have noget musik eller noget jeg kan vælge. Ellers er det bare det samme, og det samme, og det samme. Jeg synes at min telefon virkelig tilføjer noget kvalitet til min cykeltur"*– Max, 24, Nederlandene

For andre, var der ikke umiddelbart en positiv effekt ved at bruge telefon under cykling:

*"Nej, det giver ingenting, ud over stress nogle gange, kan man sige, for så bliver det sådan noget 'nåh ja, fuck, du er forsinket' eller 'åh du skal også lige huske' eller sådan, altså så man burde virkelig bare lade være"* – Sarah, 28, Danmark

Ovenstående citat omhandler specifik håndholdt telefonbrug, og den samme deltager, oplevede til gengæld en positiv effekt af at lytte til musik under sin cykeltur:

*"Ja, sådan lidt mere afslappet. Og hurtigere, eller sådan, ja det er en måde at koble af på."*  
–Sarah, 28, Danmark

### Udnyttelse af tid

For nogle deltagere handlede det om at udnytte tiden på cyklen, til fx undersøge om en butik er åben, eller at koordinere opgaver, der involverer andre mennesker:

*"[...]da mine børn var yngre, hvor man sådan lige skulle ringe hurtigt efter arbejdet, eller, så skulle det helst være sådan lige efter at man fik fri, at man skulle ringe. Men nu har jeg jo god tid til sådan. Der er jo ikke nogle vigtige telefonsamtaler, som lige. Altså jeg har nogle gange, hvor jeg gerne lige vil ringe til min søn, inden jeg når forbi kollegiet, til hvis det er sådan, at jeg lige skulle cykle forbi hos ham eller noget."* - Susanne, 60, Danmark

eller

*"Så går tingene jo også stærkere, hvis man både kan cykle og svare på sms'er på en gang og det hele, så er det jo nærmest ligesom at kunne trylle. Ikk? Snart kan vi lave tiden om. Ej ikk'. Sådan så man får noget ud af den tid."* - Ida, 32, Danmark

Blandt de nederlandske deltagere, var der to, der havde arbejde som cykelbud. For dem, var telefonen et værktøj, som de anvendte hyppigt til at finde vej, planlægge ruter samt til at kommunikere med kollegaer og kunder.

*"[...] når man skal lære gaderne at kende, bliver man nødt til at bruge sin smartphone rigtig meget. Og så får jeg også opkald fra apotekerne, og nogle gange skal jeg ordne noget forretningsmæssigt imens"*

*jeg cykler. Beskeder kommer ind, og så bliver jeg nødt til at svare, for ja, nogen har et spørgsmål eller problemer” -Julian, 49, Nederlandene*

eller

*”Jeg er en af de eneste, der ikke har den (telefonen red.) på sit styr. Jeg kan ikke lide det. Jeg vil ikke havde den lige foran mig hele tiden, for så kommer jeg til at røre ved den.” -Ruben, 31, Nederlandene*

Som det også fremgår af det sidste citat, udtrykte flere af deltagerne et ønske om at begrænse brugen af telefon på cykel. For nogen handlede det om, ikke at gøre for mange ting på én gang, da de oplevede det som stressende:

*”Det er jo heller ikke en god ide at gøre, men også bare for min egen sådan stress-faktor, stressniveaus skyld, så synes jeg ikke det er fedt at gøre, imens jeg cykler. Så travlt har jeg ikke.” – Kim, 29, Danmark*

### **Evnen til at cykle**

Blandt deltagerne gav nogle også udtryk for, at brug af telefon påvirkede evnen til at cykle. En nederlandsk interviewdeltager, der til daglig arbejdede som fysioterapeut, fortalte om koblingen mellem kognition påvirkning og motorisk evner:

*”Der er en talemåde: ‘People stop walking when talking’ [...] Min nye talemåde er ‘Stop stepping when apping’.” -Diederik, 61, Nederlandene*

Dette blev også udtrykt blandt andre deltagere:

*”[...] jeg kan mærke, at jeg cykler meget værre, når jeg tager telefonen.” – Viggo, 24, Danmark*

Andre mente imidlertid ikke at det påvirkede deres cykleevner, eller mente at de kunne kompensere ved at eksempelvis ikke at anvende telefonen, når der var andre cyklister i nærheden:

*”Jamen der, som oftest prøver jeg at gøre det, når der ikke er andre omkring på cykelstien. Men der kan selvfølgelig godt komme en susende forbi, og de tænker sikker også at jeg er dum og åndssvag, og køre og sms’e. Men jeg synes også, at jeg manøvrerer min cykel godt i forhold til måske mange andre. Øhm. Så jeg forestiller mig ikke, at jeg selv slingrer rundt, som jeg har set andre folk gøre.” - Mads, 25, Danmark*

eller

*”Jeg føler at jeg er ret dygtig til at aflæse situationer omkring mig, og til at vide hvad der er sikkert og hvad der er usikkert for mig i en given situation at gøre. Og jeg er meget bevidst om at lovgivningen er ekstremt generaliseret, og kan ikke tage højde for de forskellige veksituationer der er.” – Kasper, 34, Danmark*

eller

*”Men der er forskel på at være meget bevist om hvad du gør, og når du gør det, og hvor lang tid du tjekker den (telefonen red.). Modsat bare at sætte sig på cyklen og lytte til musik, og snakke, og sådan bare, du ved. Så er du ikke-, så er du ikke opmærksom på trafikken. Og jeg er opmærksom på trafikken, og når det er muligt, så tjekker jeg min telefon.” – Ruben, 31, Nederlandene*

## Loven og risikofattelse

Ingen deltagere havde fået en bøde for at anvende håndholdt telefon under cykling, og det var forskelligt, om deltagerne mente at risikoen for en bøde, begrænsede deres telefonbrug under cykling:

*"fordi at jeg sådan ikke er en der har mange penge. Så det betyder virkelig meget, ja. Det har en effekt. Det tror jeg det har på de fleste mennesker."* - Susanne, 60, Danmark

eller

*"Nej. Nej, det har jeg sgu aldrig været bange for."* - Ida, 32, Danmark

Der var på tidspunktet for undersøgelsen ikke et direkte forbud mod anvendelse af telefon i trafikken i Nederlandene, men nogle af de nederlandske deltagere fortalte om at have fået bøder for andre forseelser:

*"I situationen griner du af det, og tre måneder senere tænker du 'fuck, hvorfor gjorde jeg det'. Men det er ikke en læringssituation hvor du tænker 'åh, nu vil jeg have lys på cyklen'. Du tænker mere 'Nu vil jeg undgå den rute, så jeg ikke får en bøde'."* - Max, 24, Nederlandene

For nogle deltagere havde det betydning, at anvendelse af telefon under cykling kan være farligt. Dette gjaldt både for håndholdt og håndfri brug. En deltager skelnede mellem forskellige typer håndholdt brug:

*"Hvis jeg skal skrive en besked, så stopper jeg. Ja, det bliver jeg nødt til, for eller tager det for lang tid at skrive, hvis jeg også cykler, fordi jeg også skal være opmærksom. Og så er det farligt, så det gør jeg ikke. Øh. Og nogle gange når jeg bruger den til navigation, er jeg også på grænsen mellem sikkerhed og fare"* - Julian, 49, Nederlandene

eller

*"Jeg synes, at man godt kan have opmærksomheden rettet mod trafikken, hvis man hører musik, men ikke hvis man sms'er."* - Louis, 30, Danmark

En dansk deltager skelnede også mellem sikkerhedsrisikoen ved håndholdt og håndfri brug med henvisning til lovgivningen:

*"[...] man er sikkert ikke så opmærksom, men jeg tænker, at det er vel også lovligt, så der er på et eller andet sted, er der nogen der har sagt, at det er okay. At det er, det er i hvert fald ikke ligeså slemt som at, hvad hedder det, som at have telefonen i hånden, og kigge på skærmen, og sådan."* - Viggo, 24, Danmark

Flere deltagere sammenlignede håndfri telefonbrug med samtale med andre personer, og henviste til at håndfri telefoni også er lovligt i bil:

*"[...] ligesom i en bil, så kan man argumentere for, at det er ligesom at snakke med én. [...] Jeg synes ikke det er meget anderledes."* - Camilla, 28, Danmark

Selvom mange deltagerne mente at der var en sikkerhedsrisiko ved at bruge telefon under cykling, havde det ikke nødvendigvis effekt på deres handlinger:

*"Der er en risiko, men altså, det er der ved alt muligt"* - Kim, 29, Danmark

Blandt de danske deltagere, blev der forståelse for den nuværende lovgivning, der forbyder håndholdt telefon under cykling:



*"Jamen, det synes jeg faktisk er okay. Altså det er sgu okay. Så må man bare holde op med det." – Susanne, 60, Danmark*

Flere mente dog også, at de godt

*"nu vidste jeg ikke om det der med mobiltelefonen, men ellers så har jeg det sådan, at de giver mening de love der er i for hold til at, altså trafiklove, men jeg kan også godt bruge mit eget hoved, så hvis jeg at der ikke kommer nogen, så kan jeg godt gå overfor rødt" – Kim, 29, Danmark*

I Nederlandene var der en mere blandet holdning. De fleste støttede i udgangspunktet regulering gennem forbud, men flere pointerede, at de mente at bilerne udgør den egentlig fare:

*"[...] den iboende fare kommer ikke fra cyklingen, men fra trafikken rundt om cyklingen. [...] De designer alting rundt om bilerne som hovedaktør i trafikken, og forventer at de andre grupper bare tilpasser sig" – Julian, 49, Nederlandene*

eller

*"Det er jeg ikke rigtig (generet af andres telefonbrug på cykel red.). Generelt er jeg mere irriteret på bilerne. For cykling er, synes jeg, er et stort plus for cykelmiljøet, kulturen og selvfølgelig miljøet, og øh. Så jeg tilgiver altid cyklisterne, og jeg synes biler burde være mere opmærksomme [...]" -Ruben, 31, Nederlandene*

En af deltagerne gav udtryk for, at et forbud ikke virkede meningsfuldt, når man må alt muligt andet på cykel:

*"Det lyder så absurd at få en bøde for at bruge sin telefon på cykel. Så ja, jeg cykler på min cykel, du ved. Og du kan cykle på den når du er fuld, og du kan gøre hvad du vil på din cykel, men du må ikke bruge din telefon. Det er dobbeltmoralsk." -Max, 24, Nederlandene*

Samme deltager mente også, at det kunne gøre telefonbrug under cykling mere attraktivt for unge, fordi det vil få en social betydning:

*"For unge mennesker gør det (et forbud red.) det måske endda mere tillokkende. [...] Hvis nogen fortalte mit 14-årige jeg, at der var noget jeg ikke måtte, så var det det eneste jeg ville. [...] Men jeg tror at mange unge mennesker bare vil markere sig foran deres venner, og ligesom 'Se jeg er ligeglads', 'Se mig, jeg bruger min telefon.'" - Max, 24, Nederlandene*

## Materielle faktorer

I det forrige afsnit har vi primært fremhævet cyklisternes formål og motiver for anvendelse af telefon under cykling. Analysen viste imidlertid at også kontekstuelle og materielle faktorer havde indvirkning på om cyklisterne anvendte deres telefon imens de cyklede.

### Placering af telefon

Flere af deltagerne havde bestemte strategier for placering af deres telefon under cykelturen med henblik på at gøre den let tilgængelig eller for at holde den uden for rækkevidde og dermed undgå brug. Eksempelvis forklarede en deltager der have sin telefon i sin taske:

*"Den ligger sådan lige så man kan tage den, hvis nu den ringer. Så kan jeg lige tage den op. [...] Den skal være lige inden for rækkevidde." –Susanne, 60, Danmark*

I andre tilfælde var placeringen af telefonen mindre bevidst, men havde indvirkning på om telefonen blev brugt eller ej.



*"Det kommer også an på hvad jeg har på af tøj, men hvis jeg for eksempel har den der termodrags på, som har en lynlås lige her ved brystet, så kan jeg åbne, altså så hvis jeg får en sms, så åbner jeg den og kigger ikk? Øh, men hvis den ligger i tasken, så tænker jeg ikke så meget over det vel? End du ved, jo tættere jeg har den på mig, jo mere tjekker jeg den."* – Ida, 32 Danmark

eller

*"hvis jeg har den i tasken på ryggen, så er der jo, så er der ikke noget at gøre, eller sådan, så ser man den ikke, men så nogle gange hvis den er lige foran en i cykelkurven, så kan man lige hurtigt tjekke den i et lyskryds"* – Sarah, 28, Danmark

eller

*"Det (om hun bruger telefonen red.) kommer an på, hvilken jakke jeg har på, og hvor min telefon er. Nogle gange har jeg den i min taske, fordi der ikke er plads til min telefon i min jakkelomme. Jeg har en ret stor telefon. Så, ja. Så nogle gange er jeg bare ligeglad."* – Sophie, 18, Nederlandene

Placeringen havde i nogle tilfælde også betydning for *hvordan* telefonen blev brugt. Et deltager fra Nederlandene forklarede hvorfor han manøvrerede sin telefon med venstre hånd, selvom han er højrehåndet:

*"Jeg gør det anderledes, fordi jeg altid har telefonen i venstre lomme på min trøje. Øh. Hvorfor gør jeg det? Jah, det ved jeg ikke. Fordi til kort og sådan, kan jeg bruge min venstre tommelfinger til det jeg skal, og til et kort 'ja' og 'nej', thumbs up og sådan, så er venstre fint, men hvis jeg skal skrive en sætning stopper jeg."* – Julian, 49, Nederlandene

Blandt deltagerne var det således både planlagt brug, der førte til en bestemt placering, og placeringen, der førte til bestemt brug.



### Cykeltipe

Flere af deltagerne fra både Danmark og Nederlandene have mere en én cykel for at dække forskellige cykelbehov som fx en 'bedstemorcykel' til hverdagsbrug og en racercykel til træning. Disse deltagere rapporterede om variation i deres adfærd ift. anvendelse af håndholdt og håndfri telefon samt cykelhjelme, afhængig af den anvendte cykeltipe:

*"Hvis du skal til købmanden, så tager du ikke hjelm på. Helt ærligt. Du er på din bedstemorcykel, hvorfor skulle du bruge hjelm? Jeg mener, det giver mening hvis du er på en mountainbike, eller du cykler på racercykel i en gruppe eller sådan, så tager du hjelm på, men ellers: ikke nødvendigt"* – Julian, 49, Nederlandene

eller

*"[...] hvis jeg er på ladcyklen så er det, så er jeg meget mere tilbøjelig til det (at tage telefonen frem red.). Hvis jeg er på fast-nav-cyklen, så er det aldrig nogensinde."* – Kasper, 34, Danmark

En nederlandsk cyklist forklarede, at han ikke lyttede til musik på sin racercykel, da trafikken kræver tilstedeværelse. Når han cyklede på sin 'city'-cykel, var det imidlertid ofte med musik i ørene:

*"Jeg gør det aldrig (lytter til musik red.) når jeg er på racercykel, for du deltager ikke i trafikken, hvis du har hovedtelefoner på. [...] på city-cyklen, ja. Når jeg tager til. Hjemmefra til biografen eller sådan noget, eller hvis jeg mødes med andre i byen, så er det som regel med hovedtelefoner og musik." – Stijn, 42, Nederlandene*

Deltagerne med flere cykler forklarede endvidere at valget af cykeltype er sammenfaldende med positur og bestemt brug, som fx distance og formål med cykelturen. Cykeltypen er derfor ikke en isoleret faktor:

*"Jeg cykler meget hurtigere på min mountainbike. Og så også, ja hvordan jeg sidder. Jeg sidder sådan her. Jeg gider ikke sms'e sådan" – Sophie, 18, Nederlandene*

## Diskussion

I dette afsnit fremhæves og vurderes undersøgelsens resultater, og sættes i relation til det praktiske arbejde med at minimere cyklisters anvendelse af håndholdt telefon i trafikken.

I interviewene gav deltagerne udtryk for, at deres anvendelse af mobiltelefon under cykling i visse tilfælde var begrundet i individuelle motivationer (kedsomhed, nysgerrighed, lav opfattet risiko mv.), men at andre tekniske og eksterne faktorer også havde betydning for, om, hvor, og hvordan de brugte deres telefon imens de cyklede. Analysen viste, at cykeltypen i visse tilfælde var afgørende for deltagerens beslutning om at anvende telefon og cykelhjelm. Derfor vil en kategorisering af cyklister i brugere og ikke-brugere være for forsimplet. Det tyder imidlertid også på, at den opfattede risiko ved at anvende mobiltelefon under cykling, var forskellig for de respektive cykeltyper, og at dette var afgørende for, om de valgte at anvende mobiltelefon.

Endvidere viste analysen, at flere af deltagerne generelt opfattede anvendelse af mobiltelefon under cykling som en sikkerhedsrisiko, men var overbeviste om, at de kunne moderere risikoen. De udtrykte eksempelvis, at de var bedre cyklister end andre, og at de var i stand til at vurdere hvornår de kunne anvende telefonen uden at øge sikkerhedsrisikoen. Dette kan samlet tyde på, at nogle cyklister overvurderer deres egne evner til at identificere risici samt deres egne evner som cyklister. Åberg (1998) har beskrevet, at risiko i trafikken ofte opfattes som noget der gælder andre, og kun i mindre grad er relevant for den enkelte trafikant selv. Det kan imidlertid ikke afvises, at de pågældende deltagere havde en realistisk selv- og risikoopfattelse, da dette lå uden for undersøgelsens formål og design.

Blandt deltagerne fortalte flere om brug af mobiltelefon på cykel, som havde karakter af at være ubevidst. Det kan derfor være relevant at inddrage cyklisterens placering af telefonen under cykling i kampagnearbejde. Flere deltagere udtrykte ønske om, at afholde sig fra at anvende håndholdt telefon imens de cykler. Strategier om at placere telefonen uden for rækkevidde, vil kunne forhindre ubevidst håndholdt brug, og muligvis også nogle typer planlagt brug.

Det desuden er tankevækkende, at samtlige deltagere i undersøgelse havde anvendt deres telefon til håndholdt brug. Observationsstudier fra Nederlandene og Tyskland, der estimerer omfanget af cyklisters anvendelse af mobiltelefoner, er kommet frem til at mellem 2% og 3,5% anvender håndholdt mobiltelefon imens de cykler (De Waard, 2010; Terzano, 2013; De Waard, 2015; Huemer, 2019). Derfor kan denne undersøgelse være med til at give en bedre forståelse af hvordan disse tal skal fortolkes. Der er, som ved alle metoder, begrænsninger ved punktvis observationer og registrering af cyklisters adfærd. De viser frekvensen af anvendelse på et specifikt punkt i et bestemt tidsrum. Fordi cyklisternes telefonbrug er varierende i omfang, og fordi den samme cyklist benytter håndholdt telefon på nogle ture og underlader det på andre, kan observationsstudier ikke belyse hvor stort omfanget er blandt cyklister som gruppe. Resultaterne af denne undersøgelse peger på, at den samlede andel af cyklister der anvender telefon i trafikken, er langt større end den frekvens der kan registreres ved observation.

Undersøgelsen fokuserede primært på motiver og faktorer der bidrog til brug eller ikke-brug blandt deltagerne. Herunder var et centralt tema deltageres risikoopfattelse, som generelt var forskellige for håndholdt og håndfri brug. Nogle deltagere anvendte lovgivningen for bilister, som forklaringsmodel for sikkerhedsrisikoen ved anvendelse af håndholdt telefon, og en dansk deltager udtrykte at håndfri brug i et vist omfang var blåstemlet, fordi det ikke var en del af forbuddet mod anvendelse af telefon under cykling i Danmark. Det er muligt, at forbuddet får håndholdt brug til at fungerer som et *anchoring point* (Tversky & Kahnemann, 1974), hvorfor håndfri brug opfattes som mindre farligt.

### Undersøgelsens begrænsninger

Undersøgelsens metode og design medfører en række begrænsninger for undersøgelsen. Der er tale om et relativt lille sample fra to geografisk afgrænsede områder, hvilket begrænser resultaternes generaliserbarhed. Det er dog ikke formålet for undersøgelsen at resultaterne skal kunne generaliseres, da kvalitativ metode er anvendt for at få forståelse for deltageres motivationer og rationaler. Som det fremhæves i konklusionen, kan resultaterne imidlertid supplere tidligere observationsstudier. For at bekræfte dette, er det nødvendigt med yderligere undersøgelser.

Som beskrevet, var der på undersøgelsens tidspunkt ingen love der direkte begrænsede anvendelsen af telefon under cykling i Nederlandene. Per 1. juli 2019, blev det forbudt at anvende håndholdt telefon imens man cykler. Flere af de nederlandske deltagere var bekendt med denne lovændring, hvilket kan have påvirket deres tanker og svar. Generelt er det vigtigt at være opmærksom på, at interviewdeltagere er påvirkelige, og kan have ønske om at fremstå på en bestemt måde over for interviewer, hvilket kan påvirke svar og formulering, uden at de er bevidste om det (Sunstein, 1997).

### Konklusion

Undersøgelsen kortlagde specifikke anvendelsesformål og identificerede deltageres motivationer for at anvende og undlade at bruge mobiltelefon under cykling. Analysen viste, at lovgivningen havde indvirkning på nogle af deltageres rationaler og risikoforståelse. Endvidere konkluderer undersøgelsen, at det er relevant at se på både intrapsykologiske og eksterne faktorer, for at forstå hvorfor cyklister anvender deres telefon i trafikken.

### Litteratur

- Christiansen, H., & Warnecke, M. L. (2018): *Risiko i trafikken 2007-2016*.
- De Waard, D., Schepers, P., Ormel, W., Brookhuis, K. A. (2010): *Mobile phone use while cycling: incidence and effects on behaviour and safety*. *Ergonomics*, 53, 30-42
- De Waard, D., Westerhuis, F., Lewis-Evans, B. (2015): *More screen operation than calling: the results of observing cyclists' behaviour while using mobile phones*. *Accid. Anal. Prev.*, 76 (2015), pp. 42-48
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M & Hankey, J. (2016): *Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data*, *PNAS Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 113. 2636-2641
- Færdselsstyrelsen (1998): *Vejledning om færdselsloven forbud mod anvendelse af håndholdte mobiltelefoner under kørsel*
- Gaudet, L., Romanow, N. T. R., Nettel-Aguirre, A., Voaklander, D., Hagel, B. E. & Rowe, B. H. (2015): *'The epidemiology of fatal cyclist crashes over a 14-year period in Alberta, Canada'*, *BMC Public Health*, 15, 114.
- Goldbeld, C., Houtenbos, M., Ehers, E., Waard, D. De. (2011). *The use and risk of portable electronic devices while cycling among different age groups*. *Journal of safety research*, 43, 1-8.
- Haustein, S., Kroesen, M & Mulalic, I. (2019): *Cycling culture and socialization: modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands*. *Transportation*, 46, 1-21
- Huemer, A. K., Gercek, S., Vollrath, M. (2019): *Secondary task engagement in German cyclists – An observational study*. *Safety Science*, 120, 290-298

- International Transport Forum (2018): *Cycling Safety. Summary and Conclusion of the IFT Roundtable on Cycling Safety*, 29-30 January, 2018, Paris
- Jacobsen, P. L. (2003): *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, *Injury Prevention*, 9, 205-209.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019): *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, 237
- Pucher, J. & Buehler, R. (2007): *At the Frontiers of Cycling: Policy Innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany*, *World Transport Policy and Practice*
- Reynolds, C., Harris, M., Teschke, K., Cripton, P., Winters, M. (2009). *The impact of transportation infrastructure on bicycling injury and crashes: a review of the literature*. *Environmental Health*, 8:47.
- Sunstein, C. R. (1997): *Behavioral Analysis of Law*. Program in Law & Economics Working Paper No. 46.
- Terzano, K. (2013): *Bicycling safety and distracted behavior in The Hague, the Netherlands*. *Accid. Anal. Prev.*, 57 (2013), pp. 87-90
- Tversky, A.; Kahneman, D. (1974). *Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases*. *Science*. 185
- Wegmann, F., Zhang, F., Dijkstra, A. (2012): *How to make more cycling good for road safety*, *Accident Analysis & Prevention*, 44, 19-29.