



Danskernes mobilvaner på cykel

Et trafiksikkerhedsprojekt med fokus på danskernes - og især teenageres - mobilnormer og adfærd på cykel. For GF Fonden, maj 2020.





Danskerne mobilvaner på cykel

Ny forskning sætter fokus på danskernes mobilnormer- og adfærd på cykel. Det viser sig, at der er stor forskel på, hvordan og i hvilket omfang, danskerne anvender mobilen, når de bevæger sig på cykel. Der er behov for større fokus på forebyggende indsatser rettet mod unge cyklister. De har højest forekomst af mobil risikoadfærd og overtræder hyppigst færdselsloven.

Mobilteknologi - mulighed og begrænsning

I takt med at mobiltelefoner er blevet allemandseje og er blevet integreret i danskernes hverdagsliv har mobilen også gjort sit indtog i trafikal praksis. På den ene side skaber teknologien mulighed for blandt andet kontakt med venner, familie og kollegaer uafhængigt af tid og rum, mulighed for at søge adspredelse (musik, podcast, radio) og finde rutevejledning. På den anden side er mobiltelefonen en kilde til uopmærksomhed i trafikken.

Uopmærksomhed øger uheldsrisiko

Uopmærksomhed i trafikken er en medvirkende faktor i hver tredje færdselsulykke i Danmark. Blandt andre har et hollandsk studie af Gaudet et al (2015) vist, at uopmærksomhed er en udslagsgivende faktor i 34% af sammenstød mellem cyklister og motoriserede køretøjer. Lignende konklusion vil formentligt også kunne drages i en dansk kontekst.

Objektiv risiko for cyklister

Når cyklister anvender mobilen, mens de cykler, kan distraktionen tage form som visuel, motorisk, auditiv og kognitiv. Risikoen varierer alt efter, hvordan, til hvad og i hvilket omfang cyklisterne bruger mobilen, mens de cykler.

Mest risikofyldt er det at læse og skrive sms-beskeder, fordi cyklister bliver distraheret kognitivt, motorisk og visuelt samtidigt. Ifølge De Waard et al (2010) påvirker det at læse og skrive beskeder cyklisters retningssans, placering på cykelsti eller vejbane såvel som evnen til at køre lige ud. Og det mindsker cyklisters opmærksomhed på andre trafikanter. Når cyklister taler i mobil, mens de cykler, mindsker det også deres opfattelse af den trafikale kontekst. I hvilket omfang afhænger dels af samtaleens karakter, dels af om det er en håndholdt eller håndfri samtale.

Risikoen ved at lytte til musik afhænger af de trafikale forhold, musikkens karakter og volumen samt de anvendte høretelefoner.

Danskerne mobilvaner på cykel

Et nyt forskningsprojekt finansieret af AAU og GF Forsikrings fond, GF Fonden, bidrager med viden om cyklisters selvrapporterede mobiladfærd og normer. Cyklisterne er inddelt i forskellige typer af mobilbrugere og det er undersøgt, hvordan køn og alder influerer på de forskellige typer af mobilbrugere.

Der er i forskningsprojektet gennemført en landsdækkende kvantitativ undersøgelse med 1500 respondenter repræsentativt udvalgt i forhold til køn, alder og geografi. Analysen er alene baseret på data fra de respondenter, der anvender cykel som transportmiddel. Det drejer sig om 1230 respondenter. Data er indsamlet af Bilendi via deres danske panel i perioden juli-august 2019.

I undersøgelsen er der gennemgående spurgt til respondenternes brug af mobiltelefon, mens de er i bevægelse på cyklen, dvs. ikke holder stille. Dette er valgt for at indfange den mest risikobetonede adfærd.

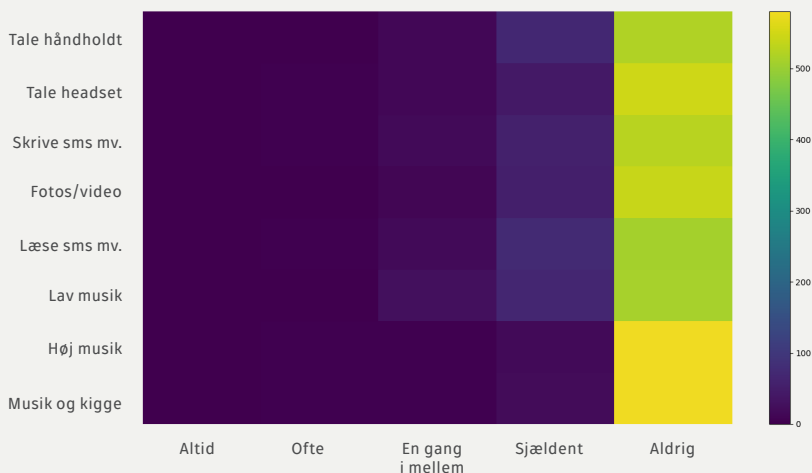
Tre typer

For at kunne identificere forskellige risikoprofiler er der anvendt cluster-analyse. Fordelen ved cluster-analyse er, at det gør det muligt at gruppere materialet, således at de cyklister, der ligner hinanden i adfærd og normer, samles. Det er lykkedes at identificere tre forskellige clusters (grupper). For nemheds skyld kan vi kalde dem de grønne (lav risiko), de gule (mellem risiko) og de røde (høj risiko). Vurdering af risiko er her baseret på omfang af mobilbrug såvel som karakteren heraf.

De grønne - lav risiko

De grønne cyklister agerer mindst risikobetonet i trafikken. Her finder vi 49% af de adspurgte cyklister. De anvender sjældent eller aldrig mobiltelefonen, mens de cykler, men mener alligevel, at det er okay at høre lav musik en gang imellem og at føre samtaler via headset. Alt anden brug af mobil betragter de som uacceptabelt. De accepterer således brug af mobiltelefon, der ligger indenfor rammerne af lovgivningen om brug af teleudstyr i trafikken, men de gør det aldrig eller sjældent selv.

Når du cykler i trafikken, hvor ofte gør du så følgende? - Cluster 1

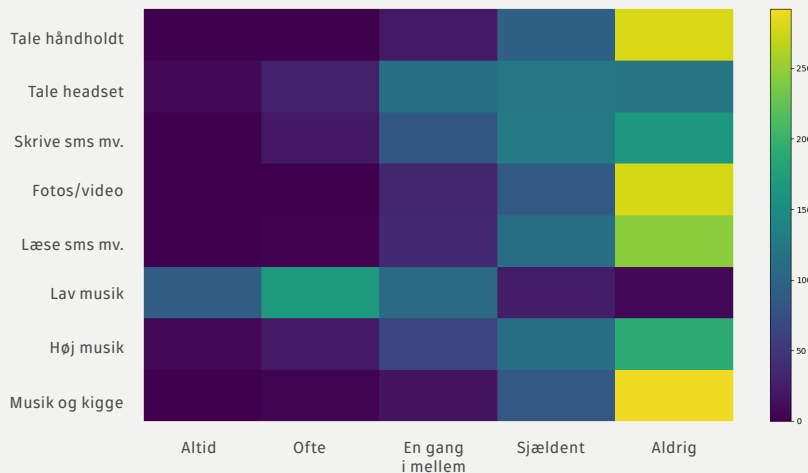


Grønne Cyklister. Farvekort, der illustrerer fordelingen af svar på spørgsmålet: Når du cykler i trafikken (dvs. ikke holder stille), hvor ofte gør du da følgende?

De gule - mellem risiko

De gule cyklister har en tendens til ofte at høre lav musik og en gang imellem eller sjældent at tale i telefon via headset eller læse og skrive sms-beskeder. De mener, at det altid er okay at høre lav musik og tale via headset. Til gengæld synes de kun, at det er okay at skrive sms-beskeder en gang imellem. De gule cyklister anvender således primært mobiltelefonen indenfor lovgivningens rammer, men overtræder indimellem også færdselsloven, når de læser og skriver sms-beskeder. 32% af de adspurgte cyklister befinder sig i denne gruppe.

Når du cykler i trafikken, hvor ofte gør du så følgende? - Cluster 2

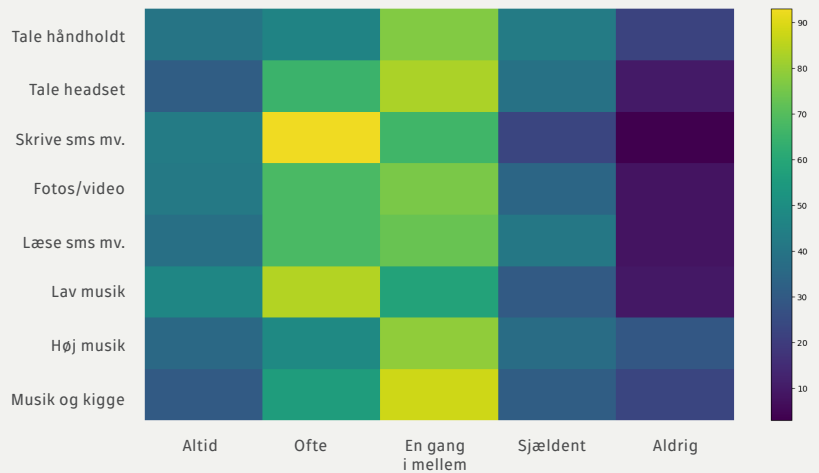


Gule cyklister. Farvekort, der illustrerer fordelingen af svar på spørgsmålet: Når du cykler i trafikken (dvs. ikke holder stille), hvor ofte gør du da følgende?

De røde - høj risiko

De røde cyklister anvender ofte mobiltelefon, mens de cykler. Her finder vi 19% af de adspurgte cyklister. De skriver og læser sms-beskeder, anvender snapchat, sociale medier, tager billeder og taler i telefon. I denne gruppe er også cyklister, der gør flere ting på en gang. Såsom at tjekke sms og høre musik samtidigt med, at de cykler. De røde cyklister betragter det altid eller for det meste som okay at anvende mobilen på cykel. Derudover mener de, at det en gang imellem er okay samtidigt at høre musik og kigge på sin telefon, mens man bevæger sig rundt på cykel.

Når du cykler i trafikken, hvor ofte gør du så følgende? - Cluster 2

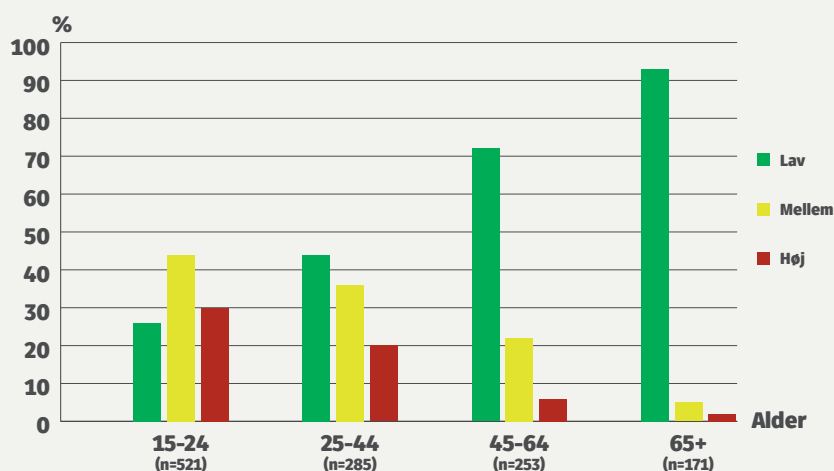


Røde cyklister. Farvekort, der illustrerer fordelingen af svar på spørgsmålet: Når du cykler i trafikken (dvs. ikke holder stille), hvor ofte gør du da følgende?

Yngre cyklister bruger mobilen mest

Ikke overraskende er der en tydelig alderstendens. Andelen af grønne cyklister stiger med alderen. Der er omvendt er der flest røde cyklister blandt de unge i alderen 15-24 år. Her har hver tredje cyklist højrisiko mobiladfærd. Blandt cyklister i alderen 25-44 år drejer det sig om hver femte cyklist. Andelen af grønne cyklister er højest blandt cyklister +65 år. Her er mere end 9 ud af 10 grønne cyklister.

Aldersopdelte clusters (n=1230)

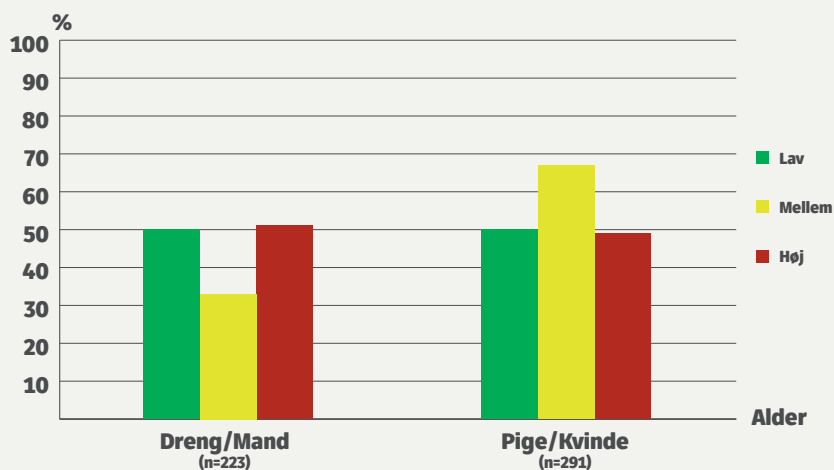


Clusters inddelt i aldersgrupper.

Kvinder og mænds risici

De 15-24-årige skiller sig også ud fra alle andre aldersgrupper på anden vis ved, at der er lige mange af hvert køn i de grønne og røde typer, mens der er en overvægt af piger/kvinder blandt de gule cyklister. I alle andre aldersgrupper end de 15-24-årige er mænd ellers overrepræsenteret.

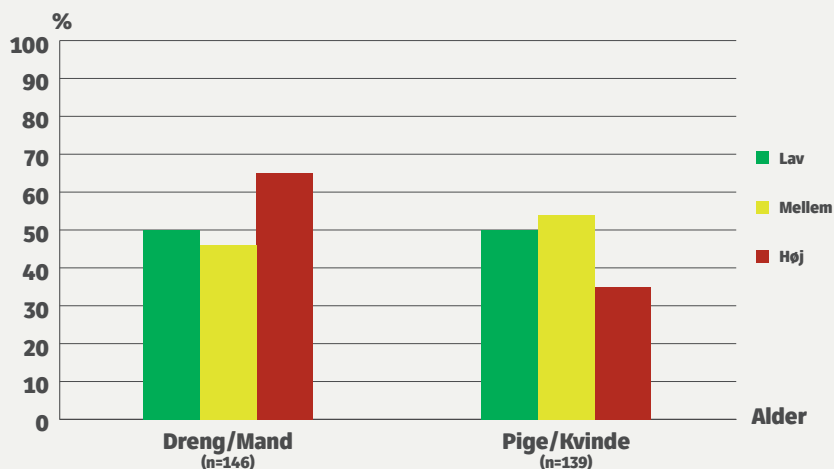
Røde, gule og grønne cyklister - kønsfordeling i aldersgruppen 15-24 år. (n=521)



Clusters aldersgruppen 15-24 år fordelt på køn.

Dette fund er ikke overraskende set i lyset af den udviklingstendens, som forskere fra DTU identificerede i rapport om risiko i trafikken 2009-2016. Her er kvinders risiko (målt i personskader pr. 10. mio. km) som cyklister stigende for perioden og i 2016 højere end mænds.

Røde, gule og grønne cyklister - kønsfordeling i aldersgruppen 25-44 år. (n=285)



Clusters aldersgruppen 25-44 år fordelt på køn.

Unge irettesættes mere end ældre

Når cyklister anvender mobiltelefonen i trafikken, sker der irettesættelser i form af dytten, fagter og tilråb. Respondenterne er både blevet spurgt til oplevelser af irettesættelser fra andre indenfor den seneste måned og egne irettesættelser af andre.

Aldersgrupper med de højeste andele af røde cyklister oplever mest at blive irettesat af andre trafikanter. I aldersgrupperne 15-24 år og 25-44 år har en tredjedel af de røde cyklister oplevet at blive irettesat af andre trafikanter indenfor den seneste måned. Det gælder kun for lidt mere end hver tiende røde cyklist i alderen 45-64 år. Når unge og yngre røde cyklister anvender mobilen, bliver det således påtalt mere end når ældre cyklister gør det. Om det er fordi, de unge anvender mobil mere i situationer, der objektivt set er risikobetonede end ældre cyklister eller om unge stemples som stereotype risikotagere i trafikken, der kalder på irettesættelse, vides ikke.

Unge irettesætter unge

Det, vi dog kan se, er, at de unge og yngre cyklister, som anvender mobiltelefonen meget i trafikken også irettesætter andre for deres brug af mobiltelefon. Hver tredje røde cyklist i alderen 15-24 år har irettesat andre for deres brug af mobil, mens det gælder for lidt under halvdelen af de røde cyklister i alderen 25-44 år. Men hvad de specifikt irettesætter ved hinandens adfærd, såsom slingren, forkert placering på vejbane eller cykelsti, giver nærværende undersøgelse ikke svar på.

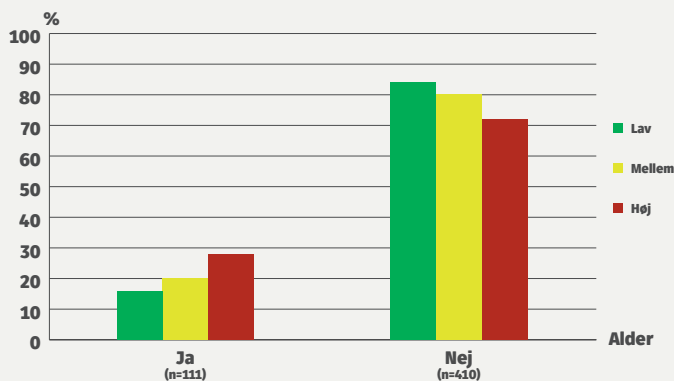
Involvering i cykelulykker

Et er risikoadfærd og reaktioner fra andre. Noget andet er cykelulykker. Det tyder på, at cyklister, der anvender mobil, mens de cykler, oftere er involveret i cykelulykker end andre. Cykelulykker er her defineret i bred forstand som situationer, hvor de fx er faldet på cyklen eller har været involveret i en alvorlig ulykke.

Blandt røde cyklister i alderen 25-44-årige er den største andel, der indenfor de seneste 5 år været involveret i flest cykelulykker, hvor mobil har været i brug. Det drejer sig om 50% (10 ud af 20) cykelulykker, hvor de selv eller en anden trafikant har anvendt mobiltelefon i ulykkesituationen. Blandt de 15-24-årige røde cyklister, som har været involveret i cykelulykker, har cyklisten selv eller en anden trafikant anvendt mobiltelefon i 13 ud af 21 tilfælde, svarende til 38% af de selvrapporterede ulykkesituationer.

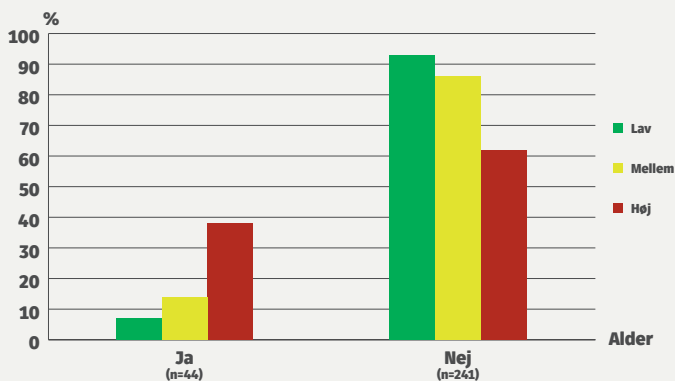
Det er dog vigtigt at nævne, at tallene er forbundet med stor usikkerhed (ca. +/- 21%). Analyserne er baseret på få respondentsvar og det er ikke muligt at skelne hvilken part, der anvendte mobiltelefonen i ulykkesituationen.

Cykelulykker indenfor de sidste 5 år fordelt på clusters. Aldersgruppen 15-24 år. (n=521)



Cykelulykker de seneste 5 år i aldersgruppen 15-24 år.

Cykelulykker indenfor de sidste 5 år fordelt på clusters. Aldersgruppen 25-44 år. (n=285)



Cykelulykker de seneste 5 år i aldersgruppen 25-44 år.

Generationsskifte?

Med mobiltelefonens indtog i danskernes hverdag generelt og i trafikken specifikt, opstår nye risici. Det er en hverdagsteknologi, der ved brug øger uopmærksomheden i trafikken. Det er samtidigt en forholdsvis ny teknologi. Og ikke overraskende har de unge og yngre cyklister taget den til sig og integreret den i deres trafikale praksis.

Spørgsmålet er, om tendensen skal ses i et generations- eller aldersperspektiv. Gør det sidste sig gældende, så vil brugen af mobil formentlig falde i takt med, at de yngre cyklister bliver ældre. I dag ved vi, at ældre cyklister kompenserer for deres skrøbelighed ved at minimere deres risikoadfærd. Gør det sidste sig gældende, kan det på sigt betyde, at vi kan få stigning i ulykker, hvor uopmærksomhed er en faktor. Det kan også være både og. Over tid kan generationsændringerne medvirke til, at den aldersbetingede risikoreduktion bliver mindre ved, at færre ældre cyklister i fremtiden kompenserer for deres skrøbelighed ved at undgå mobilbrug. Hvordan det udvikler sig, vil tiden vise.

Forebyggelse

De unge cyklister er klart overrepræsenteret, når det gælder mobil risikoadfærd og overtræder mest hyppigt færdselsreglerne. Til forskel fra andre aldersgrupper, hvor mænd er overrepræsenteret, så er unge piger/kvinder også en vigtig målgruppe i forhold til forebyggelse, da deres mobilbrug er markant på cykel. Undersøgelsen giver ikke et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere de ulykkesmæssige risici, men anslår, at næsten 40 % af de unge, der har været i uheld på cykel, har mobil været anvendt i situationen. Det giver grund til at sætte mere fokus på de unge cyklisters mobiladfærd fremadrettet.

LÆS MERE HER

Gaudet, L., N. T. R. Romanow, A. Nettel-Aguirre, D. Voaklander, B.E. Hagel & B. H. Rowe (2015): The Epidemiology of fatal cyclist crashes over a 14 year period in Alberta, Canada. I: BMC Public Health, Volume 15, Artikelnummer 1142 (2015).

De Waard, D., Schepers P, Ormel W, Brookhuis K. (2010): Mobile Phone use while cycling: Incidence and effects on behaviour and safety. I: Ergonomics. 2010 Jan;53(1):30-42.

Christiansen, H & Warnecke, M. L. (2018): Risiko i trafikken 2007-2016. DTU.



Teenageres mobilvaner på cykel

Det er forbundet med objektiv risiko at anvende mobil i trafikken, og håndholdt mobilbrug er tilmed ulovligt. Men i cykelpraksis eksisterer alternative normer for og fortolkninger af risici ved mobilbrug. Og der er store variationer i teenageres måde at anvende mobilen på, mens de cykler. En tredjedel af teenagerne bruger ofte mobiltelefonen til fx at høre musik, sende sms-beskeder og snaps. Der er behov for at følge udviklingen tæt forskningsmæssigt og øge fokus på forebyggende indsatser rettet mod teenagere.

Teenageres mobilvaner på cykel

I et forskningsprojekt finansieret af AAU og GF Forsikrings fond, GF Fonden, er det undersøgt, hvordan og hvorfor teenagere anvender mobil, mens de bevæger sig på cykel i trafikken. Der er gennemført en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse, som er besvaret af et repræsentativt udsnit af teenagere i alderen 15-19 år (453 respondenter). Og et kvalitativt casestudie foretaget på et gymnasium i København i en 1.G klasse med 25 elever, hvoraf 12 er drenge og 13 piger.

Det kvalitative casestudie

I casestudiet er anvendt faciliteret klasserumsdialog (5 dobbeltmoduler), hvor eleverne undersøger trafikadfærd, reflekterer over egen og andres adfærd og normer for god mobiladfærd på cykel. Derudover er der foretaget individuelle interviews med elever (7 interviews – 5 piger og 2 drenge). Under interviewene er kameraobservationer af cyklisters brug af mobil i trafikken anvendt til at kickstarte informanternes refleksioner over egen mobiladfærd i forskellige trafikale situationer. Afslutningsvist er forløbet evalueret kvalitativt.

Artiklen her tager sit afsæt i det kvantitative studie og udfolder derefter de kvalitative fund.

Overblik og indblik

Rådet for Sikker Trafik har i en del år lavet årlige ungepositionsmålinger. Undersøgelsen her identificere til forskel fra Rådets Ungepositionsmåling forskellige mobil-risikogrupper og deres kendetegn. Den fokuserer ikke kun på risikoadfærd og selvrapporterede ulykker, men også på hvordan andre trafikanters irettesættelser (dytten, tilråb og brug af fagter) har betydning for teenageres mobiladfærd. Og sidst men ikke mindst kombinerer undersøgelsen viden fra kvalitative såvel som kvantitative studier. På den måde giver undersøgelsen både overblik og indblik i teenageres måder at forholde sig til mobilbrug på cykel.

Tre typer

Statistisk set er der stor variation i forhold til, om teenagere anvender mobil eller ej, til hvad og i hvilket omfang. Ved hjælp af clusteranalyse, som grupperer adfærdsmønstre, der ligner hinanden, er der identificeret tre typer af cyklister. For nemheds skyld bliver de betegnet som røde, gule og grønne cyklister. En mere udførlig beskrivelse af typologien finder du i artiklen Danskernes mobilvaner på cykel i denne udgivelse.

De grønne - lav risiko

Teenagere, der agerer som grønne cyklister bruger aldrig eller sjældent mobiltelefonen, når de cykler i trafikken. 117 respondenter svarende til 26% af de adspurgte teenagere befinder sig i denne kategori. Selvom de aldrig eller sjældent anvender mobil på cykel, har de en opfattelse af, at det er okay en gang imellem at tale via headset og høre lav musik. Derudover mener de ikke, at det er okay at bruge telefon, når man cykler. I den grønne gruppe finder vi den laveste andel involveret i cykelulykker indenfor de seneste 5 år og de oplever sjældent at blive irettesat af andre cyklister for deres brug af mobil.

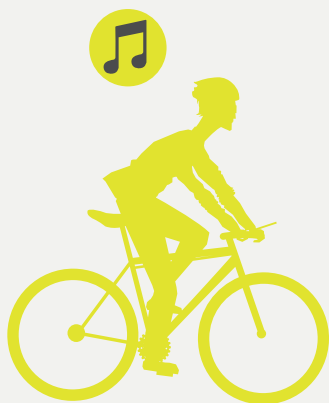


26 %

- Anvender aldrig eller sjældent mobil på cykel
- Synes det er okay at samtale via headset og høre lav musik
- 50-50 drenge og piger

De gule - mellem risiko

Gule teenage-cyklister har en tendens til ofte at høre lav musik og en gang imellem eller sjældent tale i telefon via headset og sms'e. De synes, at det er okay at læse og skrive sms-beskeder, samtale håndholdt og sende snaps en gang imellem. Til gengæld finder de det helt uacceptabelt samtidigt at høre musik og kigge på mobilen. Når det gælder lav musik og det at føre samtaler via headset, så synes de altid, at det er i orden. I denne gruppe befinder knap halvdelen af de adspurgte teenagere sig. Det drejer sig om 194 af de adspurgte teenagere svarende til 43%.



43 %

- Hører ofte musik og samtaler via headset, læser og skriver sjældent SMS
- Synes det er okay en gang imellem at læse og skrive SMS og samtale via headset
- 2 ud af 3 er piger

De røde - høj risiko

Teenagere, der agerer som røde cyklister, bruger ofte eller en gang imellem mobilen til at samtale, læse og skrive sms-beskeder og høre musik. Her finder vi 142 respondenter, svarende til 31% af de adspurgte. Nogle af dem hører endda ofte musik samtidigt med, at de kigger på telefonen. Det gælder for 38% af de adspurgte. De røde teenage-cyklister har en opfattelse af, at det er helt okay at anvende mobilen, når man cykler. Og at det også er okay indimellem at kigge på sin telefon og høre musik samtidigt, mens man cykler. I denne gruppe er der lige mange drenge og piger.



31%

- Bruger ofte eller engang imellem mobil til samtale, læser og skriver SMS, snaps m.m.
- 4 ud af 10 hører ofte musik og kigger på telefon samtidig
- 50-50 drenge og piger
- 1 ud af 4 har været involveret i en cykelulykke indenfor de sidste 5 år

28% af de teenagere, der agerer som røde cyklister, har været involveret i cykelulykke indenfor de sidste 5 år, hvor de er væltet på cyklen eller har været involveret i alvorlig ulykke.

Af de røde cyklister som har været involveret i en trafikulykke (i alt 40) har de 19 af dem (47,5%) svaret ja til, at en mobiltelefon var i brug i ulykkesituationen. Det skal bemærkes, at tallene er forbundet med usikkerhed (+/-15,5%).

30% af de røde cyklister er indenfor den seneste måned blevet irettesat af andre trafikanter for deres brug af mobil. Det vil sige, at de fx er blevet dyttet af, råbt af og/eller andre har brugt fagter for at vise dem, at deres mobiladfærd er uacceptabel.

En allesteds nærværende teknologi

Kvantitativt kan vi se, at en tredjedel af teenagerne har højrisiko mobiladfærd på cykel. Spørgsmålet er, hvorfor det er så udbredt? Svaret kan blandt andet findes i den sociale, kulturelle og materielle virkelighed, som teenagerne agerer i og som har betydning for deres adfærd.

Mobilen er ikke kun en del af teenageres cykelpraksis. Det er en teknologi, der fuldstændigt gennemsyrrer deres hverdagsliv.

Nøgen, handicappet og asocial

Når informanterne i det kvalitative casestudie beskriver oplevelser af at glemme mobilen eller mangle adgang til den, er det med følelsen af at være nøgen og handicappet. Lignende tendenser kan ses i generelle undersøgelser af unges mobilvaner (Tuft et al 2013).

De betragter mobilen som en nødvendig beklædningsgenstand på linje med en trøje. Men til forskel fra trøjen, er mobilen en kropsliggjort teknologi, der konstant kræver opmærksomhed ved at bippe, brumme og lyse op. I det kvalitative studie bærer de fleste af informanterne mobilen i jakke- eller bukselomme, når de cykler. Eller har den liggende i cykelkurven, så de nemt kan tage den op, hvis der tikker en besked ind. Og de har en oplevelse af, at det sker hyppigt.

'Planning on the fly'

Samtidigt er teenagernes planlægning af sociale aktiviteter med venner meget dynamisk. Det kommer konkret til udtryk i kvalitative interviews, hvor informanter fortæller, at de er nødt til løbende at følge op på mødetid og sted, mens de cykler, for det kan ændre sig ret hurtigt. De har en mere eller mindre udtalt frygt for at misse aftaler, hvis de ikke følger med i den konstante strøm af information. Selvom de cykler hjemmefra og skal mødes med venner 10 minutter senere, kan mødetid og sted have ændret sig, inden de når frem til destinationen. Ling et al (2004) kalder dette fænomen for 'softening af schedules', hvor planlægningen sker 'on the fly'. På grund af dette er det vanskeligt for teenagere at lade mobilen være i trafikken. Risikoen for at misse en besked fra en ven er mere vedkommende end (en fjern) risiko for at blive involveret i en færdselsulykke.

Til tide digitalt - til stede i trafikken?

Teenagere i dag er en del af den første generation, som er vokset op med internet og mobiltelefoner. Schultz Jørgensen (2015) kalder generationen for de digitalt indfødte. Ifølge ham er de kendetegnet ved, at det er vigtigere for dem at være til tide digitalt end til stede i fysisk rum. Det gør sig imidlertid ikke gældende i nærværende kvalitative studie. Informanterne tilstræber faktisk at være til tide digitalt og samtidigt være opmærksomt til stede i trafikken. Dog mest for at undgå surhed fra andre trafikanter. Det gælder i øvrigt også de informanter, der agerer som højrisiko mobilbrugere – og som i praksis oplever, at andre bliver sure på dem, fordi de reelt er uopmærksomme. Det får dem til at tænke over deres egen mobiladfærd og tilpasse den – dog i varierende grad.

Uformelle normer

De formelle normer i form af færdselsregler for brug af teleudstyr, har informanterne ingen eller begrænset kendskab til. Og i praksis har de forskellige normative opfattelser af, hvad der er acceptabel mobiladfærd. Det kommer til udtryk under interviewene såvel som under faciliteret klasserumsdialog. Informanterne er enige om, at samtaler bør være håndfri, så det er muligt at styre cyklen. Musik bør ikke høres højere end det er muligt at høre tilråb og dytten. Til gengæld er der uenighed om, om og hvornår man bør kigge på sin telefon. Nogle informanter giver udtryk for, at mobilen altid bør blive i lommen – andre, at det er okay at kigge på den, så længe det sker i situationer, hvor man ikke er til gene eller risiko for andre. ('Figur 3' - side 9 & 'Figur 4' - side 10)

NORMER

Det er okay at...

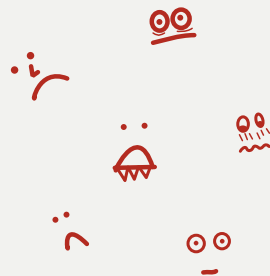
- At høre musik, fordi man stadig kan orientere sig.
- Skifte sang på høretelefoner, fordi det ikke fjerner fokus helt
- Tale i telefon i høretelefoner



AALBORG UNIVERSITET

Det er IKKE okay at...

- At cykle med telefon i trafikken, det fjerner fokus og man er til fare for sig selv og andre



Overskud til hinanden



Grafisk gengivelse af elevens planche.

TRAFIK

• Er det okay at cykle med musik i ørerne?



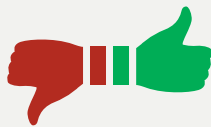
Ja, fordi man stadig orienterer sig.

• Er det okay at SMS'e mens man cykler?



Nej, fordi alt ens fokus er på mobilen.

• Er det okay at tale i telefon mens man cykler?



Så længe det er håndfrit.



AALBORG UNIVERSITET



Overblik til hinanden

Grafisk gengivelse af elevens planche.

Fortolkninger af risici

Der er en tendens til, at de informanter, der agerer som grønne cyklister, tager afsæt i objektive risikobetragtninger, når de begrundes, hvorfor mobilen bør blive i lommen. Og en tendens til, at de, der agerer som røde cyklister, anvender alternative risikofortolkninger. Det kan være fortolkninger såsom, at det er mere sikkert at cykle med høj musik i ørerne end uden, fordi det skærper synssans og opmærksomhed. Hos disse informanter er der en bevidsthed om, at der er risiko ved at skærme høresansen, men de oplever til fulde at kunne kompensere herfor ved at skærpe opmærksomhed og synssans.

Når situationen byder sig

Hvornår det i praksis er muligt at anvende mobilen uden at være til gene eller risiko for andre, kan der være forskellige fortolkninger af. Alligevel eksisterer der blandt informanterne gængse fortolkninger af, hvornår en situation er risikobetonet.

SITUATIONEL RISIKO

INGEN ELLER LAV OPLEVET RISIKO

- På en kendt vej
- Få eller ingen andre cyklister, biler eller fodgængere
- Langsomt kørende biler
- På lange lige stræk
- På en bred cykelsti
- I en lille by
- Om aftenen eller natten

HØJ OPLEVET RISIKO

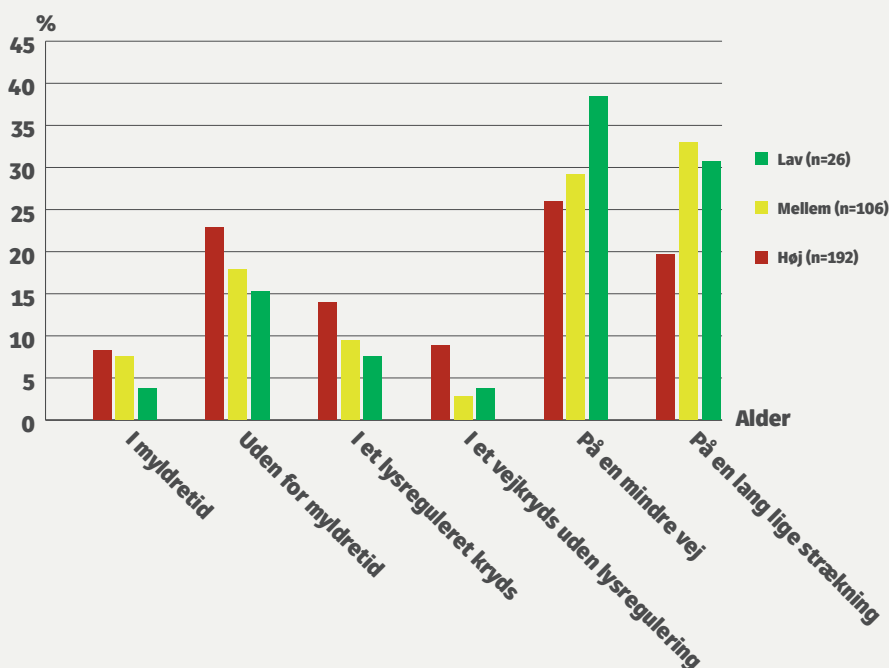
- Et fremmed sted.
- Store kryds
- Mange trafikanter
- Smalle veje uden cykelsti
- Smalle cykelstier

Til trods for dette anvender nogle teenagere i praksis alligevel mobilen i situationer, de beskriver som risikofyldte. Dette kommer til udtryk i det kvalitative såvel som det kvantitative studie, hvor respondenterne er blevet bedt om at karakterisere trafiksituationen den seneste gang, de anvendte mobilen, mens de cyklede. Her har 23% af de røde cyklister angivet, at det var uden for myldretid, 8% i myldretiden. 34% at det skete på en mindre vej. 14% i et lysreguleret kryds og 9% i et vejkryds uden lysregulering. I et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv er det særligt problematisk, at de kigger på mobilen i kryds, da 2 ud af tre 3 cykelulykker netop sker i kryds.

Et nysgerrigt afsæt

Artiklen her bidrager med ny viden om teenagers mobilvaner og bevæggrunde herfor. Men det rejser også nye spørgsmål. Hvordan oplever de røde og gule teenagere i praksis risikoen for sanktioner og kontrol og hvilken betydning har det for deres adfærd? Hvor stor er effekten af de irettesættelser, som de oplever i trafikken? Hvilke irettesættelser og fra hvem er mest effektfulde? Og i hvilke situationer resulterer irettesættelser i reelle adfærdssændringer og ikke blot i efterrationaliseringer. Og sidst men ikke mindst: Hvilke effekter skaber dialog og refleksion i undervisningssammenhænge på de gule og rødes adfærd – både på kort og længere sigt?

Tænk på den sidste gang du kiggede på din telefon, mens du cyklede (dvs. ikke holdt stille). Var det...? (n=324)



En dynamisk praksis under udvikling

Det er i det hele taget interessant at følge udviklingen tæt forskningsmæssigt i de kommende år, så vi kan blive klogere på, hvordan objektive risici ændres i takt med, at praksis udvikler sig.

Ikke mindst fordi praksis ændrer sig løbende i takt med mobilteknologien udvikler sig.

I det kvalitative studie integrerer informanterne hurtigt nye funktionaliteter i deres praksis. Og de gør det for at fastholde opmærksomhed i trafikken, så de undgår, at andre bliver sure på dem.

Informanterne anvender almindeligvis den digitale assistent Siri - beder den om at skrive og sende beskeder, skifte sang, tage telefonen mm. Nogle bruger også Siri til at optage lydfiler, der bliver sendt som beskeder i stedet for tekst. På den måde kan de holde øjnene på vejen og hænderne på styret. I det kvantitative studie er det en udbredt praksis altid at høre musik via headset, når respondenterne bevæger sig på cykel. Det betyder, når telefonen ringer, at teenagere ikke nødvendigvis famler efter mobilen og tager opkaldet håndholdt. I stedet instruerer de Siri til at

tage telefonen og holder hænderne på styret, mens de taler i telefonen via deres headset. Spørgsmålet er, hvilke betydninger det har for de objektive risici forbundet med distraktion? Når nye funktionaliteter integreres i cykelpraksis, kan det betyde, at eksempelvis den visuelle og motoriske distraktion ved fx at sende sms-beskeder bliver mindre. Der vil fortsat være en kognitiv distraktion, men cyklisterne vil ikke være lige så distraheret motorisk og visuelt.

Forebyggelse

I et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv er det dog på nuværende tidspunkt problematisk, at mobil risikoadfærd er udbredt blandt teenagere. Der er flere måder at sætte kim til adfærdsændringer hos teenagere. Det kan være ved at øge formel kontrol/sanktioner ved lovovertrædelser eller via generelle oplysningskampagner og dialog i undervisningssammenhænge. Sidstnævnte har Rådet for Sikker Trafik gjort en målrettet indsats for. Dels ved at udvikle undervisningsmaterialer til udskolingsniveau i folkeskolen. Dels ved at lave en målrettet indsats på gymnasier og erhvervsskoler i form af foredrag og dialog med en eller flere årgange i større forsamlinger, hvor fokus blandt andet er på cyklistsikkerhed og mobilbrug.

Nyt undervisningsmateriale!

Som et supplement til de eksisterende undervisningstiltag er der i forbindelse med nærværende forskningsprojekt udviklet undervisningsmateriale, der kan anvendes i samfundsfag på gymnasieniveau. Undervisningsmaterialet er baseret på, at eleverne reflekterer over egen mobiladfærd set i lyset af pensumlitteratur i sociologisk teori, litteratur om trafiksikkerhed og deres egne observationer og analyser af andre cyklisters adfærd i trafikken. Undervisningsmaterialet bliver stillet gratis til rådighed sommeren 2020 på www.gffonden.dk

LÆS MERE OM UNGE OG MEDIER

Tufte, B. et al (2009): Børns opvækst med medier og forbrug.

Frederiksberg: Samfundslitteratur.

Knud Illeris et al (2017): Ungdomsliv. Frederiksberg: Samfundslitteratur

Ling, R (2004): The Mobile Connection. San Francisco, CA: Elsevier

Johansen, L. J. et al (2019): Børn, unge og medier. Frederiksberg: Samfundslitteratur

Schultz Hansen, S. (2015): Digitalt indfødte på job. København K: Gyldendal Business.

Artiklerne er tidligere bragt i Trafik og Veje, maj 2020.

Forskningsprojektet er udarbejdet af



Anette Jerup Jørgensen



AALBORG UNIVERSITET



Rasmus Øhlenschläger

GF Fonden

Jernbanevej 65
5210 Odense NV

