



## Cyklisters brug af mobiltelefon og kendskab til lovgivningen

**Brandt, Rebecca Karstens; Møller, Mette; Haustein, Sonja**

*Published in:*  
Trafik & Veje

*Publication date:*  
2020

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Brandt, R. K., Møller, M., & Haustein, S. (2020). Cyklisters brug af mobiltelefon og kendskab til lovgivningen. *Trafik & Veje*, maj, 24-26.

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



# Cyklisters brug af mobiltelefon

## og kendskab til lovgivningen



**AF REBECCA  
KARSTENS BRANDT**  
DTU Management  
rebbr@dtu.dk



**AF METTE MØLLER**  
DTU Management  
mette@dtu.dk



**AF SONJA HAUSTEIN**  
DTU Management  
sonh@dtu.dk

### Baggrund

Distraction udgør en sikkerhedsrisiko i trafikken. Forskning viser, at det er den primære faktor i op mod 34% af alle trafikulykker mellem cyklister og motoriserede køretøjer (Gaudet et al., 2015). *Distraction* henviser til at nogen eller noget forstyrrer vores opmærksomhed. Brug af håndholdt mobiltelefon er imidlertid en forstyrrelse, der kommer fra os selv. Afhængig af hvordan telefonen anvendes, kan den forstyrre visuelt, auditivt, motorisk og/eller kognitivt. Derfor er brug af håndholdt mobiltelefon forbudt for cyklister i flere lande. Men kender cyklisterne den gældende lovgivning, og er de mere bekendte med et forbud end fraværet af et sådant?

### Undersøgelsen

Vi har undersøgt danske og nederlandske cyklisters kendskab til Færdselslovens § 55 a. Begge lande er kendte for at have mange cyklister, god infrastruktur og høj sikkerhed for cyklister. I praksis har det været ulovligt at anvende håndholdt mobiltelefon under cykling i Danmark siden 2012 (Barfoed, 2010). I Nederlandene er det derimod først blevet forbudt i juli 2019. Vi gennemførte undersøgelsen i maj 2019, hvor lovgivningen for brug af mobiltelefoner var forskellig. Alle trafikanter har dog hele tiden haft lovligt til at vise hensyn og opføre sig sikkert i begge lande.

### Indsamling af data og stikprøve

Vi indsamlede data via online-spørgeskema blandt

cyklister i Danmark (N=571) og Nederlandene (N=507). For at deltage skulle respondenterne være mindst 17 år og eje en mobiltelefon. Vi frasorterede deltagere, der aldrig cyklede. Epinion og Norstat stod for indsamlingen, og processen kunne derfor kontrolleres, så stikprøven havde omtrent lige fordeling af mænd og kvinder i hvert land. Begge landes deltagere havde et aldersgennemsnit på 46 år. Den yngste deltager var 19 år i Danmark, og 17 år i Nederlandene. Den ældste deltager i begge lande var 71 år. Vi gennemførte derudover kvalitative semi-strukturerede interviews med 9 danske og 10 nederlandske cyklister i alderen 18-61 år.

### Begrænset kendskab til reglerne i begge lande

Besvarelserne af spørgeskemaundersøgelsen viser, at en stor gruppe af cyklisterne i begge lande ikke kender de gældende færdselsregler for anvendelse af mobiltelefon (Figur 1). I Danmark svarer 56,9% af cyklisterne rigtigt, imens 21,4% af de nederlandske cyklister svarer korrekt.

#### DANMARK

Færdselsloven § 55 a: "Førere af køretøjer må under kørsel ikke benytte sig af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater".

Fordelingen af svar i begge lande følger det samme mønster: Flest svarer, at *håndfri telefon er lovligt og håndholdt telefon er ulovligt* og færrest at *det er lovligt at anvende håndholdt, og forbudt at anvende håndfri telefon*. Vi spurgte ligeledes interviewdeltagerne om deres kendskab til loven. Flere gættede sig frem ud fra lovgivningen for bilister:

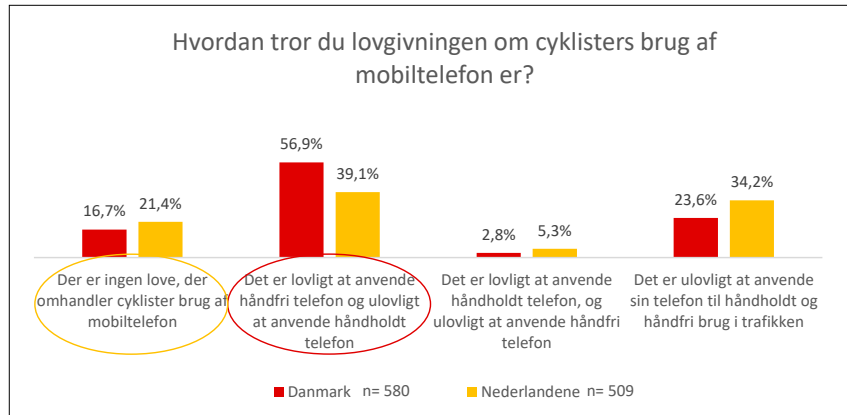
*“Det er sikkert ulovligt. Jeg gætter på det. [...] Altså jeg ved, det er ulovligt, når man kører, ik’? Men det er jo tit, det ikke bliver taget ligeså seriøst, altså med cykler. Det er jo heller ikke ulovligt ikke at have cykelhjelm på, men man skal have sele på i bilen, på en eller anden måde.”* – Lisa, 29, Danmark

Det er forbudt at anvende håndholdt mobiltelefon for bilister i Danmark og Nederlandene. At nogle cyklister rationaliserer sig frem til, at lovgivningen er den samme som for bilister, kan derfor være forklaring på svarfordelingen.

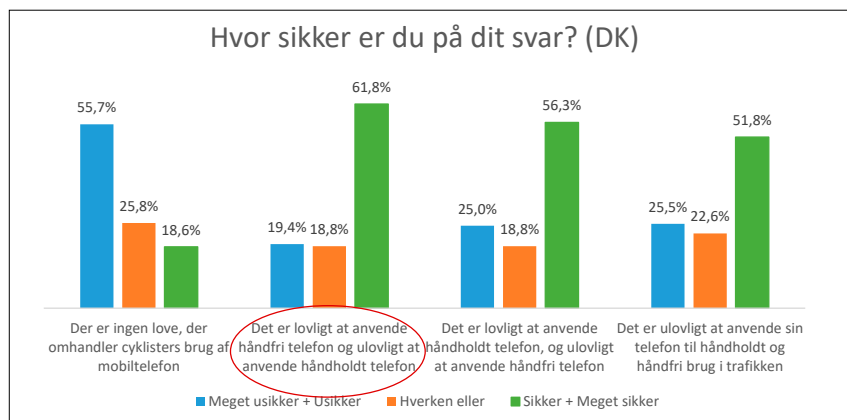
### Ikke meget mere sikre, hvis de svarer rigtigt

I spørgeskemaet spurgte vi også cyklisterne om, hvor sikre de er på deres svar. Figur 2 viser svarfordelingen i Danmark, imens Figur 3 viser det samme for de nederlandske deltagere. Overordnet er majoriteten af deltagerne i begge lande *sikre* eller *meget sikre* på deres svar, uanset hvordan de tror loven er. Den eneste svarmulighed, hvor størstedelen er *usikre* eller *meget usikre*, er blandt de danskere der tror, at der ikke er nogle love for cyklister om telefonbrug.

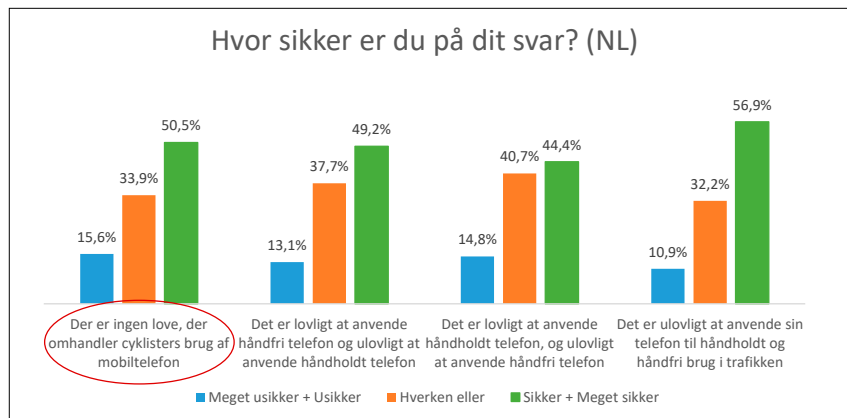
Andelen af respondenterne, der er *sikre* eller *meget sikre* og har svaret rigtigt er 61,8% i Danmark og 50,5% for Nederlandene. Det svarer til, at godt 35% af alle de danske cyklister både svarer rigtigt og er *sikre* eller *meget sikre*. Det samme gælder ca. 11% af de nederlandske deltagere. Der er altså en stor gruppe af cyklister i begge lande, der enten ikke kender den gældende lovgivning eller ikke føler sig sikre på deres viden. I Nederlandene er denne gruppe større end i Danmark. Det kan skyldes, at det er lettere at være bevidst om en eksisterende lov end fraværet af et



Figur 1: Figuren viser, hvordan de danske og nederlandske respondenter tror lovgivningen er. Det korrekte svar ved undersøgelsestidspunktet er markeret med cirkel for hvert land.



Figur 2: Figuren viser, hvor sikre de danske respondenter er på deres svar. Det korrekte svar er markeret med cirkel.



Figur 3: Figuren viser, hvor sikre de nederlandske respondenter er på deres svar. Det rigtige svar er markeret med cirkel.

forbud. En anden forklaring kan være, at der i flere år har været en offentlig diskussion om et forbud mod håndholdte mobiltelefoner for cyklister i Nederlandene. Interviewene med de nederlandske cyklister viser, at debatten har givet anledning til forvirring om, hvilken lov der er

gældende. Det er imidlertid muligt, at debatten har oplyst andre om, at telefonbrug på cykel endnu ikke var forbudt.

### Næsten halvdelen undervurderer straffen i Danmark

Efter at have svaret blev de danske cykli- >>

ster informeret om det eksisterende forbud. De blev dernæst spurgt om, hvad de tror straffen er for at anvende håndholdt mobiltelefon på cykel. Svarmulighederne (se Figur 4) var udvalgt på baggrund af kvalitative interviews og desk research i projektets indledende fase.

Knap halvdelen svarer korrekt, at man risikerer en bøde på 1000 kr. Næsten hver femte svarer, at det giver en bøde på 500 kr., og hver fjerde mener, at straffen er en bøde på 700 kr. Knap 8% angiver, at de tror, at straffen er en bøde på 1000 kr. og klip i kørekortet.

Bødetaksterne for cyklister blev justeret i 2012, således at minimumsbøden for forseelser på cykel blev hævet fra 500 kr. til 700 kr (Barfoed, 2010). En del af formålet med ændringen var at sikre, at bødestørrelsen var stor nok til at have præventiv effekt på cyklisternes adfærd. Sammenhængen mellem bødeniveau og effekt er ikke entydig i forskningslitteraturen (Goldbeld, 2017). Hvis vi følger rationale bag ændringen, er det imidlertid problematisk, at straffen undervurderes. 43,2% af respondenterne tror, at straffen er mindre end den faktisk er. Det kan mindske en præventiv effekt. En mindre gruppe tror imidlertid, at straffen også fører til klip i kørekortet. De tror altså, at straffen er hårdere, end den faktisk er.

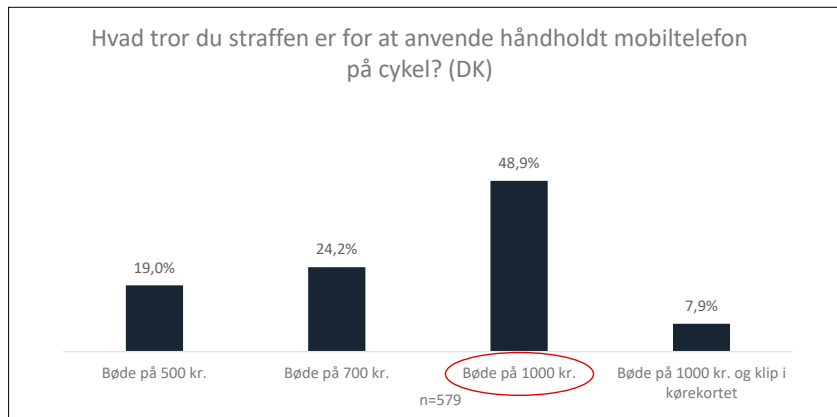
### Hvad mener cyklisterne om bøder?

Der er forskellige meninger blandt de interviewede om, hvorvidt bøder har den ønskede effekt på deres adfærd. En deltager lægger stor vægt på den økonomiske straf, mens en anden mener, at bøden ikke har nogen særlig betydning:

"[...] jeg er ikke sådan 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

Og

"Øh, når det sker (at du får en bøde red.), griner du af det [...]. Det er ikke et fordi du tænker 'åh, nu må jeg hellere få lys på min cykel'. Du tænker nærmere 'nu skal jeg undgå den rute', eller 'jeg gør det her, så jeg ikke



Figur 4: Figuren viser, hvilken straf de danske respondenter tror, at man kan få, hvis man cykler og bruger håndholdt mobiltelefon. Det rigtige svar er markeret med cirkel.

får en bøde næste gang" – Max, 24, Nederlandene

En tredje cyklist mener, at selve konfrontationen med ordensmagten er mere skræmmende end udsigten til en bøde.

De forskelligrettede udsagn minder om, at cyklister ikke er én homogen gruppe. Flere af de interviewede fremhæver ligeledes, at cyklen i højere grad er et transportmiddel end en identitetsmarkør. I Danmark og Nederlandene er det ikke personer med en bestemt socioøkonomisk profil, der cykler. Derfor er det også sandsynligt, at der er stor variation af effekten af bøder for forskellige cyklister.

### Konklusioner

Undersøgelsens resultater tyder på, at det er relevant at gøre en indsats for at øge cyklister kendskab til lovgivningen. Selvom et flertal af de danske spørgeskemarespondenter kunne svare korrekt vedrørende den nuværende lovgivning, var kun halvdelen sikre på deres svar. Mange var derudover i tvivl om straffen for at anvende håndholdt telefon som cyklist. I undersøgelsen var flere danskere end nederlændere i stand til at svare rigtigt på spørgsmålet om lovgivningen. Det er muligt, at det er lettere at være tvivl, hvis der ikke er et forbud.

Flere af de interviewede cyklister trak på deres viden om reglerne for bilister, hvis de ikke kendte loven. Interviewene viste derudover, at cyklisterne har meget

forskellige overbevisninger om, hvorvidt bøder har en effekt på deres adfærd. Det er muligt, at udsigten til en bøde kun får en del af cyklisterne til at overholde lovgivningen. Med fokus på at forebygge distractionsrelaterede trafikulykker er det imidlertid væsentligt at sørge for, at det ikke er manglende viden, der gør, at nogle vælger at bruge håndholdt telefon i trafikken.

### Afsluttende bemærkninger

Undersøgelsen er en del af et igangværende ph.d.-projekt, der også omhandler andre, primært psykologiske, aspekter af cyklister brug af mobiltelefon i trafikken. Den præsenterede undersøgelse bliver fulgt op af yderligere indsamling af data i foråret 2020.

Tak til Rådet for Sikker Trafik, der har ydet økonomisk tilskud til spørgeskemaundersøgelsens dataindsamling. ●

### Kilder

- Barfoed, L. (2010). L 101 Forslag til lov om ændring af færdselsloven. Lokaliseret på [https://www.ft.dk/samling/20101/lovforslag/L101/som\\_fremsat.htm](https://www.ft.dk/samling/20101/lovforslag/L101/som_fremsat.htm)
- 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(1).
- Goldbeld, C. (2017). Increasing Traffic Fines. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube.