

# Cykelstiens opmærksomhed

- Nudgings effekt på individet,  
fællesskabet og flowet



Juni 2014  
10. semester - Kommunikation  
Gruppe 31 - Johan Christoffer Tüxen og Morten Kalum Jarlkov  
Vejleder: Martin Gjerløff



# Titelblad

---

**Titel:**

Cykelstiens opmærksomhed – Nudgings effekt på individet, fællesskabet og flowet

**Forfattere:**

Johan Christoffer Tüxen

Morten Kalum Jarlkov

---

**Vejleder:**

Martin Gjerløff

**Forsidefoto:**

Morten Kalum Jarlkov

**Aalborg Universitet København**

A. C. Meyers Vænge 15

2450 København SV

Tlf: 9940 2500

Mail: [campusadm@cph.aau.dk](mailto:campusadm@cph.aau.dk)

---

Afleveringsdato: 2. juni 2014

Semester og studieretning: 10. semester - Kommunikation

Gruppenummer: 31

Normalsider: 93 (222.560 tegn)



# Abstract

---

This thesis deals with behavioural communication in the context of traffic behaviour, and seeks to give an insight to how behavioural communication can be positively influenced by the communication tool *nudging*.

The thesis provides this insight through an analysis of the bicycle culture in Copenhagen. Denmark and above all Copenhagen is known around the world for its remarkable bicycle culture. However, recent research shows that the bike culture is in need of some adjustments. The research shows that in an overall rate of traffic related fatalities are decreasing, but the fatalities and injuries in the bicycle segment of traffic statistics, are increasing.

Attention is in short order everywhere and our initial study, suggested that, this is especially true on the Copenhagen bike lanes. This study provided us with a basic knowledge of some of the elements that could be causing the increase in fatalities concerning the bike segment. As the following quote explains, attention seems to represent a key element to the increase of fatalities on the bike lanes.

*"Many cyclists are doing a lot of things other than paying attention to the bike ride, listening to music, talking on the phone or reading text messages, for example. This means that they expose themselves to greater risk. There are indications that it is becoming more and more prevalent on the bike path, since it goes the wrong way."*

(Berg, Politiken.dk, 2014 - translated from Danish)

Therefore this thesis focuses on attention. Due to quotes like the one above, this thesis sets out to influence behaviour, which ought not be a part of riding a bike in Copenhagen.

The foundation of this research is set upon psychological, social and communicative theories as well as empirical data. The theoretical foundation is designed so an understanding of the

individual, the community and the flow on the bike lanes is obtained, which also serves as the foundation of this thesis. We hereby obtain an understanding of the individual and mutual attention on the bike lanes.

The empirical dimension consists of an expert interview, a focus group interview and ethnographic observations. In line with the thesis epistemological approach, which is inspired by cognitive psychology, phenomenology and hermeneutics, the theory and empiricism is put to use via a deductive method. Knowledge and conclusions are hereby produced by a continuously comparison of theory and the data.

The analysis carried out in this thesis shows, that some Copenhagen cyclists gives their attention to projects other than cycling, which in many cases causes a deconstruction of attention on the bike lanes. This happens even though attention is a crucial part of biking in Copenhagen and the main focus of this thesis, therefore lies on the matter of preventing the deconstruction of attention on the bikes lanes in Copenhagen, through a communicative solution. In this context the thesis is critical of the traditional media communication and is therefore grounded in an alternative communication strategy, created from the communication tool nudging. This alternative communication strategy is proposed instead of the regular media communication, because of the implicit effect it has on the receiver directly in situation where the behavioural change should occur.

Due to our analysis we conclude that behavioural communication in many traffic situations are best done using the principles of nudging and not the regular media communicative tools. By basing the communicative solution on the principles of nudging there is a greater chance that the behavioural changes will occur. In this context this thesis can and should be used as an example of how an insight in the communicative receivers everyday life, understanding of given situations, and the principles of nudging, can provide the best possible foundation for a behavioural communicative solution.



# Indholdsfortegnelse

---

<b>INDLEDNING</b> .....	<b>8</b>
ET KOMMUNIKATIONSSPECIALE .....	10
CYKLISMEN SOM PROBLEMFELT .....	12
DET KOMMUNIKATIVE PROBLEM .....	14
PROBLEMFOMULERING .....	17
AFGRÆNSNING .....	18
LÆSEVEJLEDNING .....	19
<b>CASEBESKRIVELSE</b> .....	<b>21</b>
HVERDAGENS CYKLISME.....	21
HVEM ER CYKLISTERNE .....	22
<b>VIDENSKABSTEORETISK AFSÆT</b> .....	<b>25</b>
FÆNOMENOLOGI.....	27
HERMENEUTISK ERKENDELSE.....	29
<b>TEORI</b> .....	<b>30</b>
KOGNITIVT PSYKOLOGISK BEGREBSAPPARAT .....	30
<i>Opmærksomhed og uopmærksomhed</i> .....	30
<i>Input attention</i> .....	31
<i>Automatisk og kontrolleret opmærksomhed</i> .....	32
<i>Fra kontrolleret til automatisk opmærksomhed</i> .....	34
<i>Opsummering og kritik af Ashcraft og Radvansky</i> .....	35
SOCIOLOGISK BEGREBSAPPARAT .....	36
<i>Introduktion af Schutz</i> .....	36
<i>Hverdagslivets verden</i> .....	37
<i>Schutz' menneske</i> .....	39
<i>Aktørens perspektiv</i> .....	40
<i>Intersubjektiviteten</i> .....	41
<i>Typificering</i> .....	42
<i>Relationer i den sociale verden</i> .....	44
<i>Vi-relationen</i> .....	44
<i>Dem-relationen</i> .....	45
<i>Aktøren og hverdagens grupper</i> .....	46
<i>Kritik, uddybning og opsummering af Schutz</i> .....	48
PRODUKTION OG DEKONSTRUKTIONSMODELLEN .....	50
AFRUNDING AF TEORI .....	53
<b>METODE</b> .....	<b>54</b>
METODETRIANGULERING.....	54
EKSPERTINTERVIEW .....	55
FOKUSGRUPPEINTERVIEW .....	56
<i>Præsentation af respondenterne</i> .....	57
<i>Fokusgruppeinterviewguide</i> .....	58
<i>Fokusgruppeinterviewprocessen</i> .....	59
TRANSSKRIFTION .....	60
ETNOGRAFISK UNDERSØGELSE .....	60
<i>Observationsprocessen</i> .....	62
<i>1. observationsrunde</i> .....	62
<i>2. observationsrunde</i> .....	63
<i>3. observationsrunde</i> .....	63
<i>Dokumentationsværktøjer</i> .....	64
VALIDITETEN AF VORES METODISKE FREMGANGSMÅDE .....	64



<b>ANALYSE</b> .....	<b>67</b>
CYKELSTIENS IDEELLE FÆLLESSKAB.....	68
<i>De faktiske fællesskaber på cykelstien</i> .....	71
GRUNDLAGET FOR DEN ENKELTES UOPMÆRKSOMHED .....	73
UOPMÆRKSOMHEDENS MANGE ANSIGTER.....	74
FIRE UOPMÆRKSOMHEDSSCENARIER PÅ CYKELSTIEN .....	76
<i>Scenarie 1 – Cyklisten og mobiltelefonen</i> .....	76
<i>Telefonsamtale vis headset</i> .....	77
<i>Håndholdt telefonsamtale</i> .....	78
<i>Cyklisten som tjekker deres telefon under kørsel</i> .....	80
<i>Scenarie 2 – Cyklisten og musik</i> .....	83
<i>Scenarie 3 – Cyklistens spotlight attention</i> .....	86
<i>Scenarie 4 – Parkørsel på cykelstien</i> .....	89
SCHUTZ OG SCENARIO 1,2 OG 3 .....	91
SCHUTZ OG SCENARIO 4 .....	94
PRODUKTION OG DEKONSTRUKTIONSMODELLEN .....	95
AFSLUTNING PÅ ANALYSEN.....	99
<b>LØSNINGSFORSLAG</b> .....	<b>101</b>
NUDGING.....	101
<i>Eksempel på nudging</i> .....	102
<i>To typer nudging</i> .....	103
<i>Type 1</i> .....	105
<i>Type 2</i> .....	106
<i>Afslutning på nudging</i> .....	107
VORES LØSNINGSFORSLAG .....	107
<i>Valg af scenarie</i> .....	108
<i>Essensen af problemet</i> .....	108
<i>Vores idé</i> .....	108
<i>Løsningsforslagets påvirkning af individet</i> .....	111
<i>Løsningsforslagets påvirkning af det sociale fællesskab</i> .....	112
<b>DISKUSSION</b> .....	<b>116</b>
NUDGING VS. SEPSTRUP .....	116
DISKUSSION AF METODISK FREMGANGSMÅDE.....	120
<b>KONKLUSION</b> .....	<b>122</b>
PRODUKTIONEN OG DEKONSTRUKTIONEN.....	122
LØSNINGEN .....	124
<b>PERSPEKTIVERING</b> .....	<b>126</b>
IMPLEMENTERING AF DEN IDEELLE COMMON SENSE .....	126
ETIKKEN I NUDGING .....	127
GRUNDLAG FOR NYT KONCEPT .....	129
<b>LITTERATURLISTE</b> .....	<b>131</b>
<b>BILAG</b> .....	<b>136</b>
BILAG 1 - LPØRGESKEMA SPØRGSMÅLSGUIDE .....	136
BILAG 2 - LOKUSGRUPPEINTERVIEWGUIDE .....	137
BILAG 3 - LPØRGESKEMABESVARELSE - ØARTA.....	138
BILAG 4 - LPØRGESKEMABESVARELSE - ØNTON .....	140
BILAG 5 - LPØRGESKEMABESVARELSE - ØLEX.....	142
BILAG 6 - LPØRGESKEMABESVARELSE - ØTELLA .....	144
INTERVIEW 1 - TØREN TROELS BERG - RÅDET FOR SIKKER TRAFIK .....	146
INTERVIEW 2 - TETTE MØLLER - LRAFIKPSYKOLOG VED DTU .....	153
INTERVIEW 3 - TOKUSGRUPPEINTERVIEW .....	161

# Indledning

---

Opmærksomhed bliver i den akademiske verden ofte belyst ud fra en psykologisk optik, og der er udgivet talrige værker, som beskriver, hvordan menneskets kognitive opmærksomhed fungerer (Näätänen, 1992; Pashler, 1998; Wright & Ward, 2008). Den Amerikanske psykolog Daniel Golemann, har skrevet mere end 10 bøger om psykologien bag opmærksomhed. I 2013 udgav han bogen *Focus – The Hidden Driver of Excellence* (Golemann, 2013). I denne bog fokuserer han på, hvordan man kan lære at styre sit fokus og sin opmærksomhed med henblik på at opnå en større koncentration i hverdagen. Denne opfattelse står Golemann ikke alene med, da der findes flere lignende værker, som alle anser opmærksomhed for at være en mangelvare i det moderne samfund (Simon, 1997; Pot, 2012). Daniel Golemann mener, at det moderne individs evne til at fokusere er stærkt udfordret af vores omgivelser. Det moderne samfund er fyldt med elementer, som konstant distraherer os og gør det svært for os at fastholde vores opmærksomhed på det, som er relevant for os. Vores samfund har udviklet sig til, at det er normalt at være distraheret i stort set alle hverdagens situationer (Golemann, 2013). Eksempelvis ser man kærestepar, der er ude og spise, som konstant ser på deres telefoner og ikke på hinanden. Man oplever studerende, som ikke hører, hvad forelæseren siger, fordi de er optaget af deres computere under forelæsninger. Den teknologiske udvikling kan i denne forbindelse anses for at være et element, som har stor indflydelse på det moderne individs generelle opmærksomhed, fordi teknologien er forankret i samfundet og følger individet overalt.

I sin bog beretter Golemann, hvordan en mexicansk marketing repræsentant beklager sig over, at man for få år siden kunne få et reklamebureau til at lave præsentationsvideoer med en varighed på fem minutter. I dag er det standard at holde sig under halvandet minut, fordi det er mere eller mindre umuligt at fastholde folks opmærksomhed i længere tid. Golemann skriver også om en professor i filmvidenskab, som fortæller, hvordan han har svært ved at læse to sider i en bog, uden at føle trangene til at skulle tjekke sin mail og sin telefon for nye beskeder (Golemann, 2013: 15). Der findes mange lignende beretninger, som vi antager, at de fleste kan nikke genkendende til. På grund af de altoverskyggende datamængder, der

konstant er tilgængelige, har det moderne individ ofte tendens til at springe over hvor gærdet er lavest. Eksempelvis prioriterer vi e-mails efter emnefeltet, vi læser kun overskrifter i avisen og nøjes generelt med at skimme alt for meget information i hverdagen (Golemann, 2013: 16). Virksomheden Google har over de seneste par år beskæftiget sig med at undersøge, hvornår man har den moderne forbrugers fulde opmærksomhed, og hvor en kommunikationsstrategi med fordel kan sættes ind. I denne forbindelse tales der om begrebet 'ZMOT' (Zero moment of truth). I 2011 publicerede Google bogen *ZMOT – Winning the Zero Moment of Truth*. Heri defineres begrebet, som beskriver det tidspunkt, hvor forbrugeren tager beslutninger. Det er det tidspunkt hvor informationsdeling sker, og hvor forbrugeren tager beslutninger, som har direkte indflydelse på om et brand eller et kommunikationsprodukt bliver en succes eller ej. ZMOT er et vigtigt begreb, fordi det dækker over det øjeblik, hvor forbrugeren selv går til tasterne og undersøger et produkt yderligere (Lecinski, 2011: 9). I dette øjeblik har afsenderen forbrugers fulde opmærksomhed, fordi forbrugeren erkender, at han har et behov eller et problem, som skal løses.

Denne ivrige jagt på modtagerens opmærksomhed ser vi som et direkte billede på, at det moderne individs opmærksomhed fremstår som 'ikke konstant' og skiftende. I et samfund hvor det er normalt at være distraheret hele tiden, kræver det mere af det enkelte individ at opretholde sin opmærksomhed. Denne tendens er blevet en norm, som ikke kun kommer til udtryk, når folk tager deres telefon op af lommen uden at vide, hvorfor de gør det. Den fragmenterede opmærksomhed er derimod blevet en del af det moderne samfund og kommer også til udtryk i andre mere fundamentale situationer i samfundet - eksempelvis i trafikken.

I dette speciale vil vi udforske det moderne individs opmærksomhed. Med udgangspunkt i en aktuel problematik vil vi undersøge, hvilken rolle det moderne individs kortvarige og opdelte opmærksomhed spiller i hverdagslivets verden, og hvordan man bør udforme kommunikation for at imødekomme individet under disse omstændigheder.

## Et kommunikationsspeciale

Indledningsvis mener vi, det er nødvendigt at gøre opmærksom på, at dette speciale er et kommunikationsspeciale. Vi opfatter adfærdsændrende kommunikation som et middel til at løse visse problematikker i et socialkonstrueret samfund, og derfor tager dette kommunikationsspeciale udgangspunkt i en sociologisk problemstilling. For at kunne løse en samfundsmæssig problematik er vi nødt til at opnå en forståelse for den sociologiske problemstilling, før vi kan behandle den i det kommunikative felt.

Specialet tager samfundsmæssigt afsæt i opfattelsen af, at der over de seneste år er påbegyndt et paradigmeskift i automobilitetssystemets forankring i de danske storbyer. Siden 1960'erne har byplanlægningen i de danske byer været præget af bilismens fremgang (Motzkus, 2009). Men over de seneste år er cyklismen blevet mere og mere dominerende. Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune fokuserer på at udvikle Københavns potentiale som cykelby, og på bilernes bekostning har cyklisterne fået mere plads i byrummet (Københavns Kommune, Center for trafik, 2013: 10). Der er blevet anlagt nye brede cykelstier, og cykelbaner og mange af dem, der lå i forvejen, er blevet renoveret og udvidet. Statistikker viser, at over 50 % af Københavns indbyggere cykler på arbejde eller studie hver dag (Københavnskommune.dk, 2014). I takt med at forholdene for cyklisterne bliver bedre, så vokser antallet af cyklister i København. Faktisk er der så mange cyklister i København, at de forbedrede forhold dårligt kan følge med. Forskningskonsulent for Cyklistforbundet, Anette Jerup Jørgensen, skriver følgende i en artikel til den årlige Cykelkonference 2013.

*"Cyklisterne har ikke fået tilsvarende plads, selvom visse cykelstier udvides. Med den trange plads bliver der øget behov for at koordinere handlinger og afstemme forventninger og forpligtelser i forhold til hinanden i trafikken." (Jørgensen, Cyklistforbundet.dk, 2013)*

Anette Jerup Jørgensen giver her udtryk for, at den stigende tilslutning til cykelkulturen i København, medfører et øget behov for at justere cyklisternes adfærd i trafikken. Dette er et billede på, at den trængsel, som i mange år primært har været til stede i bilismen, nu også har

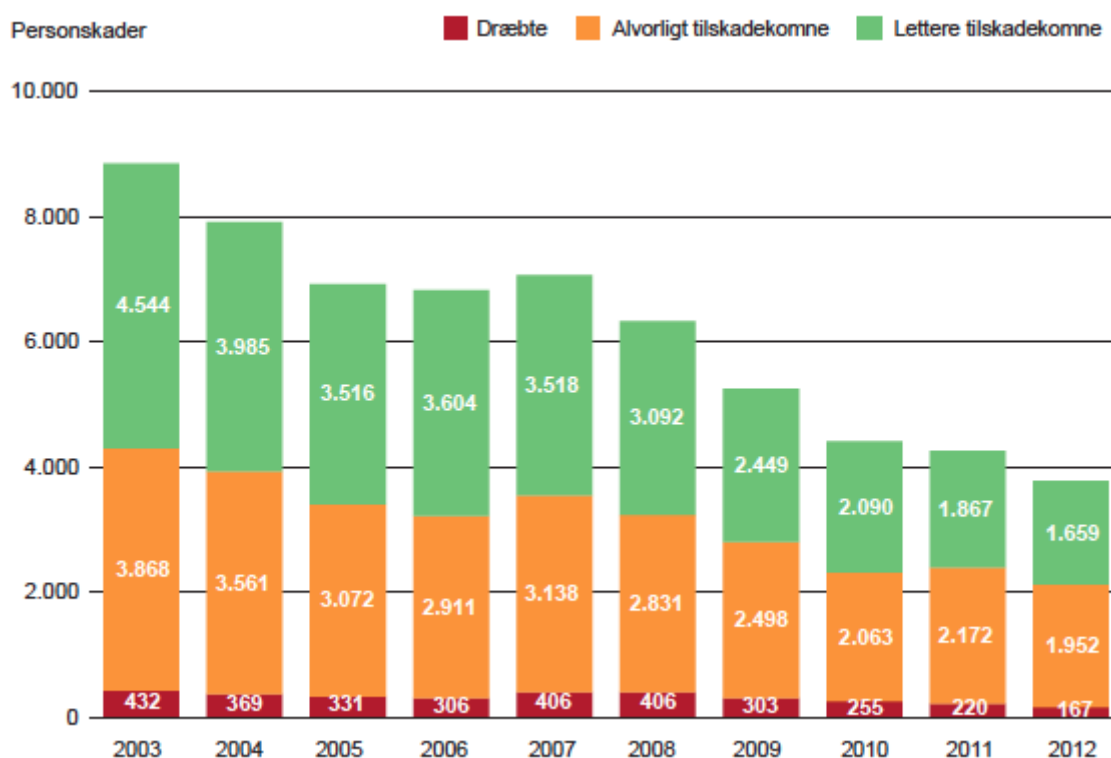
ramt den voksende cyklisme i København. Denne tendens er med til at stille nye og hårdere krav til cyklisterne færden i trafikken – heriblandt cyklisterne opmærksomhed.

Vi har valgt at benytte cyklismen i København som case, fordi opmærksomhed er en essentiel faktor, når man færdes i trafikken – specielt som cyklist, fordi de er blandt de mest sårbare i trafikken. I dette speciale bliver cyklismen herved et tydeligt billede på opmærksomhedens flygtige natur, i et moderne socialt samfund. Vi vil beskæftige os med cyklister uopmærksomhed, som viser sig at være et stigende problem på Københavns cykelstier. Vi anser grundlaget for denne problematik som værende todelt. Vi beskuer cyklisterne stigende uopmærksomhed, som en følgeeffekt af den drastiske udvikling i antallet af cyklister. Samtidig er uopmærksomhed en generel faktor i det moderne samfund, som kommer til udtryk i mange forskellige aspekter i hverdagen – blandt andet på cykelstien.

## Cyklismen som problemfelt

I januar 2014 udkom Vejdirektoratet med rapporten *Dødsulykker 2012*. Rapporten behandler alle dødsulykker i trafikken i 2012 og indeholder analyser af udvalgte temaer – herunder ulykker med dræbte cyklister (Vejdirektoratet, 2014: 3).

På diagrammet nedenfor ses en oversigt over personskader ved trafikulykker i årene 2003-2012.



(Vejdirektoratet, 2014: 11)

Som det fremgår, er der sket et drastisk fald i antallet af både alvorlige og mindre alvorlige ulykker. På trods af dette blev der alligevel dræbt 167 personer i trafikken i 2012. Rapporten viser, at antallet af dræbte bilister er faldende, mens cyklister er involveret i flere alvorlige ulykker. Cyklister tilhører gruppen af såkaldte bløde trafikanter, og i 2010 udgjorde de 32 % af de dræbte i trafikken. Dette tal har været stigende lige siden, og i 2012 var tallet steget til 40 % (Vejdirektoratet, 2014: 4).

Ifølge rapporten blev 78 cyklister dræbt fra 2010-2012, og i fire ud af fem tilfælde havde manglende opmærksomhed eller manglende orientering, hos cyklisten eller en af de øvrige involverede, afgørende betydning for at ulykken opstod (Vejdirektoratet, 2014: 4). Den manglende opmærksomhed eller manglende orientering i denne sammenhæng, refererer hermed til både bilisterne og cyklisterne.

I denne forbindelse mener Søren Troels Berg, specialkonsulent i Rådet for Sikker Trafik, at cyklisterne selv bærer en del af skylden.

*“Cyklisterne får ikke glæde af den gode udvikling, og det skyldes i høj grad manglende opmærksomhed fra cyklisterne.”* (Berg, Politiken.dk, 2014)

På trods af at man ikke kan dokumentere dette, mener Søren Troels Berg, at de dårlige statistikker, fra Vejdirektoratets rapport, giver mistanke til, at noget er ændret på de danske cykelstier.

*“Mange cyklister foretager sig andet end at være opmærksomme på cykelturen, f.eks. høre musik, tale i telefon eller læse sms'er. Det betyder, at de udsætter sig for en større risiko. Og noget tyder på, at det bliver mere og mere udbredt på cykelstien, siden det går den gale vej”.* (Berg, Politiken.dk, 2014)

Som det fremgår, ses der tendenser blandt cyklisterne, som har direkte indvirkning på deres opmærksomhed og hermed også deres sikkerhed i trafikken.

## Det kommunikative problem

Set fra et kommunikativt perspektiv, finder vi det interessant at belyse, hvordan man kan løse den ovenstående problematik. I denne forbindelse er det relevant at pointere, at 'manglende opmærksomhed' ikke er et nyt fænomen i trafikken. Igennem tiden er der blevet lanceret flere kampagner, som har haft til formål at forbedre især bilisters opmærksomhed. Eksempelvis kampagnen, 'Kør bil, når du kører bil' (Rådetforsikkertrafik.dk, 2014).



(Rådetforsikkertrafik.dk, 2014)

Uopmærksomhed har altid og vil altid være en væsentlig faktor i trafikken, men langt størstedelen af den forskning og de kampagner, som har set dagens lys, har været rettet mod bilismen. Nu viser Vejdirektoratets rapport, at problemet har udviklet sig i cykeltrafikken, og dette skaber grundlag for at bidrage til et forholdsvist uberørt forskningsfelt. Et forskningsfelt, som fokuserer på, hvordan man i det moderne samfund justerer og forbedrer det moderne individs opmærksomhed i trafikale sammenhænge på en effektiv måde.

I dag fokuserer mange kampagner på at oplyse og informere modtageren gennem medieformidlet kommunikation, men i mange tilfælde er det ikke en tilstrækkelig fremgangsmåde, når det handler om at få modtagerne til at ændre adfærd. Inden for bilismen findes der eksempler på hastighedskampagner, som hovedsageligt har bestået af oplysende information. Flere af disse kampagner har vist sig ikke at have nogen væsentlig effekt på bilisternes fart. En evaluering af sådanne kampagner viste dog, at bilisterne havde opnået en bedre forståelse for, at farten dræber (Christensen et al, 1996: 10). I forbindelse med



uopmærksomhed i trafikken kunne et eksempel på en sådan informerende kampagne være kampagnen, "Kør bil, når du kører bil", som er introduceret på forrige side.

I mange år har den etablerede kommunikationstænkning været inspireret af Preben Sepstrups tilgang til kampagnestrategier. Eksempelvis ser vi en stor udskiftning af kampagneplakater ved busstoppesteder og en endnu større udskiftning af tv-reklamer, som alle forsøger at påvirke modtagerens adfærd ud fra Sepstrups tilgang. Motivationen bag Sepstrups udvikling af en kampagne, findes ofte i ønsket om at ændre modtagerens holdning, viden og adfærd, i forhold til et bestemt produkt eller en bestemt situation (Sepstrup & Fruensgaard, 2010: 57). Ifølge Sepstrup er begreberne viden, holdning og adfærd essentielle, når det kommer til at opnå den ønskede effekt hos målgruppen. Tanken er at tildele modtageren ny viden om et givent emne, og på dette grundlag er der chance for, at modtageren ændrer holdning og til sidst adfærd i forhold til emnet.

På trods af at der er sket meget, siden Sepstrup publicerede sine teorier første gang, er der stadig mange afsendere, der sidder fast i den forankrede Sepstrupske tilgang. Dette kan der være mange årsager til. Måske oplever mange afsendere, at Sepstrups informerende og medieformidlede kampagnestrategi ofte er den eneste mulighed i den virkelige verden. I nogle tilfælde fungerer denne tilgang, men på grund af det moderne individs fragmenterede opmærksomhed, bliver det sværere og sværere for denne slags information at trænge igennem – specielt i trafikken, hvor individets opmærksomhed er yderligere udfordret. Derfor er der grund til at tænke nyt og flytte fokus fra at ændre modtagerens viden og holdning til målrettet at ændre modtagerens adfærd. Men hvordan udformer man kommunikative tiltag, som forbedrer cyklisters opmærksomhed under omstændighederne som er stærkt udfordret af netop uopmærksomhed. I dag har vi fået mange nye indsigter fra blandt andet adfærdsøkonomien og neuromarketing (Zurawick, 2010; Kahneman, 2011; Dooley, 2012). Disse indsigter besidder potentialet til at gøre det lettere for afsenderen at influere modtagerens adfærd.

Som beskrevet bliver det moderne individ eksponeret for massevis af information hver eneste dag. Uanset hvor vi er, og hvad vi laver, bliver vi hele tiden præsenteret for budskaber, som forsøger at ændre og justere vores adfærd. Alle disse informationer er med til at udfordre vores fokus på omgivelserne, vi befinder os i, og derfor er de ofte med til at distrahere os. De store mængder af information gør det svært for os at fastholde vores opmærksomhed på det

som er relevant for os. Dette gælder også i trafikken, hvor der konsekvent er advarselsskilte, lyssignaler og reklameskilte over det hele. Herudover udsættes man, som trafikant, også for alle de indtryk og signaler, som menneskene omkring en udsender. Alle disse indtryk gør det vanskeligt for et kampagnebudskab at trænge igennem til modtageren i trafikken. Ydermere er det også en stor udfordring at få modtageren til at finde det pågældende adfærdsændrende budskab relevant, fordi langt de fleste trafikanter opfatter sig selv som gode trafikanter (Jørgensen, Cyklistforbundet.dk, 2013). Det er altså oftest en meget vanskelig opgave at ændre folks trafikale adfærd på en succesfuld måde (Christensen et al, 1996: 50).

I denne forbindelse vil vi introducere begrebet nudging (Thaler & Sunstein, 2008). Nudging menes at kunne ændre individets adfærd på en nytænkende, kreativ og effektiv måde. Ifølge mændene bag begrebet, Richard H. Thaler og Cass R. Sunstein, er det forkert at tro, at de fleste mennesker altid er rationelle og oftest træffer beslutninger, der er i deres egen bedste interesse. Eksempelvis vil en utrænede skakspiller tabe til en trænet skakspiller, fordi den utrænede person træffer forkerte beslutninger. Disse forkerte beslutninger ville man let kunne forbedre ved at give den utrænede skakspiller nogle tips og tricks. De samme forhold gælder i det moderne hverdagsliv og i trafikken. På trods af at vi alle sammen lever i det samme samfund, så er det langt fra alle mennesker, der er tilpas trænet i at færdes i det moderne samfund. Hermed er det også langt fra alle mennesker, der altid ved hvilken beslutning, eller mere generelt, hvilken adfærd der er af individets egen og andres bedste interesse (Thaler & Sunstein, 2008: 9). Tesen i denne forbindelse er, at man som afsender i det moderne samfund kan indtage rollen som såkaldt valgarkitekt. Ifølge nudging-princippet opnås dette ved, at man som valgarkitekt, kan influere modtagerens adfærd ved at modificere de omgivelser, som adfærdsændringen skal forekomme i. Herved undgår man, at kommunikationsproduktet kun har en effekt i modtagerens bevidsthed, men at effekten rent faktisk kommer til udtryk i modtagerens adfærd.

## Problemformulering

Vi vil i dette speciale opnå en forståelse for, hvordan opmærksomhed og uopmærksomhed produceres blandt cyklisterne i København, og hvordan uopmærksomhed kommer til udtryk på cykelstien. Hertil vil vi belyse, hvordan man kan tænke anderledes i forbindelse med adfærdsændrende kommunikation i trafikken, og hvordan man kan skabe de bedste betingelser for at øge cyklisters opmærksomhed, så det kommer til udtryk i deres adfærd. Dette leder os frem til følgende problemformulering.



**Hvordan kan vi forstå produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier, og hvordan kan vi forbedre den enkeltes og den fælles opmærksomhed, ved hjælp af kommunikative tiltag?**

Nedenstående arbejdsspørgsmål er en præcisering af de områder, vi ønsker at belyse med udgangspunkt i problemformuleringen:

- Hvilke faktorer påvirker den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien?
- Hvilken rolle spiller interaktionen mellem cyklister i forbindelse med dekonstruktionen af opmærksomhed?
- Hvordan skaber man de bedste betingelser for at forbedre københavnske cyklisters opmærksomhed?

Formålet med vores undersøgelse er at opnå den fornødne viden, som gør det muligt for os at forbedre cyklisternes opmærksomhed på cykelstien. Vi agter hermed at opnå en indsigt, der gør det muligt for os at være handlingsanvisende.

## Afgrænsning

Som det fremgår af ovenstående problemstilling, udspringer vores undren om københavnske cyklisters opmærksomhed af Vejdirektoratets rapport. Som beskrevet pointerer rapporten, at i fire ud af fem dødsulykker, hvor en cyklist omkom, havde manglende opmærksomhed eller manglende orientering, hos enten cyklisten eller en af de øvrige involverede, en afgørende betydning for ulykken. I rapporten forsøger man hermed ikke at adskille cyklisternes opmærksomhed fra de øvrige trafikanters. Som en del af vores afgrænsning, vil vi i dette speciale dog udelukkende fokusere på cyklisters opmærksomhed.

Samtidig fremviser Vejdirektoratets rapport statistikker om uopmærksomhed og manglende orientering, som udelukkende har med dødsulykker at gøre. Vi betragter dødsulykkerne som den yderste konsekvens af cyklisternes uopmærksomhed i trafikken og arbejder i denne forbindelse ud fra, at cyklisternes uopmærksomhed langt oftere medfører mindre alvorlige konsekvenser. Vi vil i dette speciale se ud over dødsulykkerne og i stedet have en mere generel tilgang til konsekvenserne af cyklisternes uopmærksomhed.

I afsnittet om det kommunikative problem, har vi anlagt et kritisk syn på Preben Sepstrups kommunikationstænkning. Sepstrups tilgang forsøger at ændre individets adfærd gennem en justering af individets viden og holdning. I dette speciale imødekommer vi opdelingen af individets viden, holdning og adfærd, men vil forsøge at bryde med den traditionelle fremgangsmåde. I vores handlingsanvisende arbejde, vil vi fokusere på at påvirke individets adfærd direkte ved at arbejde uden om en justering af den enkeltes viden og holdning. På trods af dette beskæftiger vi os stadig med menneskets evne til at opfatte stimuli, indfange information og behandle disse kognitivt. Dette vil komme til udtryk i forbindelse med præsentationen af opmærksomhedsbegrebet.

## Læsevejledning

Dette afsnit har til formål at give læseren en forståelse for den røde tråd, som specialet er bygget op omkring.

Efter denne gennemgang af specialets opbygning, vil læseren først og fremmest blive præsenteret for en **casebeskrivelse**. Eftersom vi i dette speciale arbejder med cyklisters opmærksomhed, vil dette afsnit beskrive, hvordan vi betragter cyklismen. Afsnittet vil give en kort introduktion til hverdagens cyklisme, samt hvem cyklisterne er.

Efterfølgende vil vi redegøre for vores **videnskabsteoretiske afsæt** for dette speciale. Her vil vi beskrive forholdet mellem vores valgte teorier med henblik på, at redegøre for hvordan de supplerer hinanden, og hvordan de tilsammen vil gøre os i stand til at besvare vores problemformulering.

I forlængelse heraf vil vi præsentere vores grundlæggende **teorier**. Som afslutning på vores teoriafsnit, vil vi fremstille vores egen model. Denne model vil vi bruge til at visualisere forholdet mellem cykelstiens forskellige former for opmærksomhed. Den vil samtidig beskrive forholdet mellem bevidsthed/ubevidsthed og opmærksomhed/uopmærksomhed, og vil være baseret på de teorier, som vi læner os op ad.

Efter vi har præsenteret vores teoretiske fundament, vil vi præsentere specialets **metodeafsnit**. Heri vil vi beskrive fremgangsmåden i vores empiriske arbejde.

Med udgangspunkt i vores empiriske arbejde, vil vi herefter begynde vores **analyse**. I dette afsnit vil vi sætte vores teoretiske grundlag overfor vores empiriske data. Formålet med dette afsnit er at opnå en endelig forståelse for hvad, der producerer og dekonstruerer københavnske cyklisters opmærksomhed.

Efter analysen vil vi begynde vores handlingsanvisende arbejde, med henblik på at komme frem til et **løsningsforslag** til en af de konkrete problematikker, som vi får belyst i vores analyse. I denne forbindelse vil vi præsentere og udfolde Thaler og Sunsteins begreb nudging. På baggrund af vores kritiske syn på Sepstrups medieformidlende kampagnetilgang, vil vi bruge nudging, til at påvirke den moderne cyklists opmærksomhed på en nytænkende og effektiv måde.

På dette tidspunkt i specialet har vi opnået den fornødne viden til at kunne besvare vores problemformulering samt vores arbejdsspørgsmål. I denne forbindelse vil vi præsentere en **diskussion** af vores speciale. I dette afsnit vil vi diskutere udvalgte hovedpunkter. Formålet er at forholde os kritiske til specialets teori, metode og analyse, for at diskutere pålideligheden og validiteten af specialets resultater.

Herefter vil vi præsentere vores **konklusion**, som vil fremstå som en direkte besvarelse på vores problemformulering.

Som afslutning på specialet vil vi præsentere vores **perspektivering**. I dette afsnit vil vi se ud over specialets primære omdrejnings- og fokuspunkter og reflektere over, hvordan vores resultater kan overføres til andre sammenhænge i samfundet.

I forlængelse af vores læsevejledning vil vi pointere, at vores akademiske arbejdsproces afspejler sig direkte i specialets opbygning. Vi arbejder ud fra en deduktiv tilgang, idet vores undersøgelse er baseret på et teoretisk fundament, som vi forsøger at teste gennem konkret empirisk data.

# Casebeskrivelse

---

Da dette speciale søger at forstå opmærksomhed og uopmærksomhed på Københavns cykelstier, er vi nødt til at opnå en forståelse for, hvordan cyklismen er en del af individets hverdagsliv. Vi vil i dette afsnit give en introduktion til cyklisternes hverdag, og hvem cyklisterne er.

## Hverdagens cyklisme

I dette speciale anskuer vi cyklismen som en hverdagstransport. Hermed bevæger vi os i et forskningsfelt, som handler om mobilitet. Mobilitetsforskningen er i høj grad influeret af den engelske sociolog og mobilitetsforsker John Urry, som i 2000 publicerede bogen *Sociology Beyond Society* (Urry, 2000). Urry arbejder ud fra den overbevisning, at mobilitet er en fundamental præmis for det moderne liv, og at individet blandt andet skal forstås gennem dets mobilitetsmønstre. Denne optik forener vi os med i dette speciale, og vi anser hermed cyklismen for at have en essentiel rolle for individets hverdagsliv i København, netop fordi cyklismen er en udpræget hverdagsaktivitet for mange københavnere.

Hermed vil vi ikke anskue cyklismen som et isoleret fænomen, men i stedet som en essentiel del af det hverdagsliv, som mange københavnere udlever. Vi betragter cyklismen som en mobilitet, der er funderet i rutineprægede hverdagsaktiviteter. I København bliver cyklen eksempelvis brugt til og fra arbejde, skole, indkøb med mere. Alle er hverdagsaktiviteter, som gentager sig selv dag efter dag, og som er med til at få individets hverdag til at hænge sammen. Urry definerer i denne forbindelse mobilitet således:

*"The corporeal travel of people for work, leisure, family life, pleasure, migration and escape [...]". (Urry, 2007: 47)*

Hverdagens mobilitet skal hermed forstås, som de fysiske rejser individet tilbagelægger, hvad enten det er i forbindelse med arbejde, fritid, ferie, familieliv etc. Hverdagscyklismen indgår

hermed direkte i individets hverdagsliv, og derfor påvirker individets hverdag også cyklismen. Hvis individet har travlt og er stresset, kan det hermed komme til udtryk i individets adfærd som cyklist.

## Hvem er cyklisterne

For at vi kan udforske cyklistfeltet, er vi nødt til at definere vores syn på, hvem cyklisterne i København er. Cyklisterne bliver ofte opfattet som en gruppe, der på mange områder deler holdninger og følelser (Jørgensen, Politiken.dk, 2014). Cyklisterne har som udgangspunkt det til fælles, at de har valgt cyklen frem for andre transportmidler – hermed deler de en række mål og værdier. Cyklismen er som sagt en udpræget hverdagsaktivitet for mange københavnere, og derfor forstår vi cyklismen som et fundamentalt element i københavnernes hverdag. Et element som direkte påvirkes af andre hverdagsaktiviteter, og derfor ser vi cyklisterne som individuelle individer og ikke kun cyklister. Dette betyder, at på trods af at cyklisterne alle sammen kører de samme steder og følger de samme regler, så er det ikke ensbetydende med, at alle cyklister agerer ens i trafikken. Hver enkelt cyklist besidder en række rationaler, som skaber grundlag for deres adfærd som cyklist. Disse rationaler kan eksempelvis være påvirket af, hvilken kultur individet er opvokset i, og om en cyklist har kørekort eller ej. Cyklister med kørekort bør som udgangspunkt besidde en række grundlæggende kvalifikationer, som gør, at de agerer forudsigeligt i trafikken. Samtidig findes der cyklister, som af natur besidder evnen til at overskue den samlede trafik – disse har en god forståelse for, hvordan man bør placere sig i trafikken. Modsat findes der også cyklister, som ikke er specielt gode til at forudse trafikken. Alt i alt kan cyklisterne anskues som en gruppe, der består af forskellige individer, som agerer forskelligt i trafikken.

Som beskrevet er cyklismen et forholdsvist uberørt forskningsfelt, men på trods af dette findes der nogle forskere, som interesserer sig for cyklister. Anette Jerup Jørgensen er fortaler for, at cyklister ynder at færdes på en ensartet måde. Hun pointerer, at når cyklister cykler i flok, så *"kan der opstå et flow i bevægelsen, og når flowet opstår, deler alle en stiltiende enighed om, hvordan man skal forholde sig til hinanden"* (Jørgensen, Cyklistforbundet.dk, 2014). Når der opstår flow på cykelstien, så agerer cyklisterne som anonyme fremmede, der samarbejder



om at komme sikkert og trygt gennem trafikken. Når flowet på cykelstien derimod brydes, agerer cyklisterne som konfliktsøgende kombattanter, som kæmper om pladsen på cykelstien.

I sin forskning arbejder Jørgensen ud fra en overbevisning om, at cyklister kan betragtes som flokdyr, fordi de fleste cyklister i en eller anden grad gør som de andre cyklister – de tilpasser sig hermed flokken. Hun har gennem sin forskning opstillet fire typer af cyklister, som hver især er inspireret af flokdyr fra naturen.



### **Pingvinen**

Udpræget flokdyr: Ingen individuelle præferencer for hastighed – følger flokken, ikke nødvendigvis reglerne. Opfatter det som mest sikkert at køre ligesom de andre.



### **Geparden**

Vil helst undslippe flokken og køre stærkere. Indordner sig dog, fx hvis flokken kører et okay tempo. Opfatter egen høje hastighed som sikker og er ikke særligt regelbunden.



### **Gnuen**

Vil gerne overholde reglerne og kører helst lidt langsommere end flokken. Kan dog føle sig presset af de andre, fx til at sætte hastigheden op eller køre over for rødt.



### **Æslet**

Mener, at det er mest sikkert at køre et langsommere tempo end flertallet: Lader sig ikke presse af flokken, uanset hvad de andre gør - selv hvis de råber og ringer med klokkerne.

(Jørgensen, Cyklistforbundet.dk, 2014)

Jørgensen pointerer, at cyklister ikke nødvendigvis kun tilhører én type. Eksempelvis kan man som udgangspunkt være en pingvin, men i situationer hvor man føler sig presset på tid, agere som en gepard.

I dette speciale vil vi blandt andet benytte Jørgensens fire cyklisttyper til at beskrive vores respondents selvindsigt som cyklister. Hertil vil vi også benytte de fire cyklisttyper til at analysere de observationer, vi har foretaget på Københavns cykelstier.

# Videnskabsteoretisk afsæt

---

Som det fremgår af vores problemformulering, vil vi opnå en forståelse for, hvordan opmærksomhed produceres og dekonstrueres på Købehavns cykelstier. I denne forbindelse beskuer vi opmærksomhed på to forskellige plan - et individuelt plan og på et fælles plan. Vi anser hermed opmærksomhed som et flersidigt videnskabeligt emne. Derfor er det vigtigt for os at redegøre for, hvordan vi forholder os til de epistemologier, som ligger til grund for vores teoretiske fundament. Dette afsnit har til formål at give læseren en klar forståelse for de indsigter, som vi opnår ved at bruge to teoretiske begrebsapparater, som er funderet i hver deres epistemologi.

I dette speciale bevæger vi os udover den traditionelle videnskab, idet vi ikke anser én videnskabelig retning som den absolutte sandhed. I stedet ser vi de forskellige videnskabelige retninger, som konkrete sandheder om samme emne. Psykologen David G. Myers skriver i sin bog, *Social psychology* (1996), at "[w]e needn't assume that any one of these levels is the real explanation. The psychological and emotional perspectives on love, for example, are simply two ways of looking at the same event. One type of explanation need not compete with others." (Myers, 1996: 5). Vi ser derfor ikke den videnskabelige proces som en enten eller situation, da flere forskellige videnskabsteoretiske tilgange kan bidrage til forståelsen af det problem, som vi har opstillet (Myers, 1996: 6).

Vi starter vores undersøgelse med at få en forståelse for, hvad opmærksomhed er, og hvad det betyder for det enkelte individ. Dette gør vi ved at definere opmærksomhed ud fra et *kognitivt psykologisk* perspektiv. Vi vælger at begynde vores undersøgelse netop her, fordi vi antager, at det enkelte individs tænkning, sansning, perception og læring, skaber grundlaget for den uopmærksomhed, som er et problem på Københavns cykelstier. I denne forbindelse vil vi inddrage de to psykologer Mark H. Ashcraft og Gabriel A. Radvansky og deres bog *Cognition* (Ashcraft & Radvansky, 2009). Ashcraft og Radvansky beskriver den kognitive psykologi via tre hovedantagelser.

*"That mental processes exist, that they can be studied scientifically, and that people are active information processors." (Ashcraft & Radvansky, 2009: 27)*

Ashcraft og Radvansky ser hermed mennesket som et tænkende væsen, der er i stand til aktivt at behandle information. De fokuserer hermed på menneskets indre mentale processer og deres betydning for menneskets adfærd. Den kognitive psykologi læner sig op ad et naturvidenskabeligt perspektiv, og i denne forbindelse er det vigtigt for os at pointere, at vi ikke alene opfatter mennesket som et biologisk væsen, der konstant udelukkende agerer på baggrund af sine instinkter. Vi erkender denne opfattelse, men inddrager den kognitive psykologi for at opnå en forståelse for individets individuelle opmærksomhed og de systemer, som er medvirkende til at skabe den enkeltes uopmærksomme adfærd på de københavnske cykelstier.

Efter at have opnået en forståelse for det enkelte individs opmærksomhed vil vi opnå en forståelse for fællesskabets opmærksomhed. I den forbindelse synes det nødvendigt at inddrage yderligere teoretisk materiale, således at vi får mulighed for at belyse og analysere de problemstillinger, vi arbejder med. Den kognitive psykologi besidder en objektiv forståelse af menneskets væren-i-verden, og Ashcraft og Radvansky skriver selv, at den kognitive psykologi har sine begrænsninger, idet den oftest fremstiller et statisk billede af komplekse situationer (Ashcraft & Radvansky, 2009: 44).

Vi er derfor nødt til at inddrage endnu en teoretisk tilgang for at få et indblik i det fællesskab, som Københavns cyklisme er bygget op omkring. Vi tager derfor et skridt ind i sociologien og fænomenologiens verden for, at forstå hvorfor og hvordan det enkelte individs uopmærksomhed påvirker fællesskabet. Vi vil ved sociologien forsøge at opnå en forståelse for de ydre sociale aspekter, som har betydning for individets og dets medmenneskers opmærksomhed og adfærd på cykelstien.

Vi får herigennem en indsigt i opmærksomhed som et socialt fænomen, hvor det enkelte individ handler i gensidig overensstemmelse og samspil med sine medmennesker. Vi benytter i denne forbindelse Alfred Schutz' teoretiske begrebsapparat, da vi ser nogle tydelige fordele ved, at anlægge hans filosofiske fænomenologiske perspektiv til at belyse de sider af

problematikken, som ikke er statiske og derfor kun vanskeligt lader sig beskrive gennem den kognitive psykologi alene.

Vi arbejder herved både ud fra et indre perspektiv for at forstå individets brud med opmærksomhed på cykelstien og et ydre perspektiv, hvor vi opnår en forståelse for, hvordan dette brud påvirker det sociale fællesskab på cykelstien.

Undervejs i specialets enkelte dele vil vi veksle mellem de to teoretiske tilgange, fordi vi undersøger sammenhængen mellem det enkelte individs opmærksomhed og den fælles opmærksomhed. Vi vil undervejs være bevidst om ikke, at 'blande' menneskesynet fra de to teoretiske tilgange. Vi vil herimod fokusere på at beskrive, hvordan den ene tilgang supplerer den anden.

I specialet kaster vi hermed et lys over det spændingsfelt, som eksisterer mellem den kognitive psykologi og sociologien ved at undersøge individets væren i en social verden. Vi udarbejder gennem dette tvær-epistemologiske fundament, et meta-videnskabeligt grundlag for den kommunikative løsning, som vi præsenterer i slutningen af specialet.

## **Fænomenologi**

Som det fremgår af ovenstående, træder vi undervejs i specialet ind i den fænomenologiske sociologi. Dette gør vi fordi vi anser cykelstiens fælles opmærksomhed som et fænomen der er socialt konstrueret. Derfor vil vi kort præsentere denne tilgang. Den fænomenologiske sociologi blev udviklet af Alfred Schutz i 1930'erne og er baseret på Edmund Husserls tidligere arbejde. Husserl arbejdede ud fra en filosofisk subjektiv forståelse af menneskets ageren i hverdagslivets, mens Schutz beskriver menneskets ageren ud fra et intersubjektivt perspektiv.

Den fænomenologiske sociologi fokuserer på at studere fænomener i menneskers livsverden og er funderet i at fortolke og beskrive aktiviteter og sociale relationer, som danner struktur i menneskets hverdag. Når vi inddrager fænomenologiens begreber, beskuer vi hermed den stigende uopmærksomhed på cykelstien som et fænomen. For at forstå hvordan

uopmærksomheden påvirker fællesskabet på cykelstien, er vi nødt til at få et indblik i cyklisternes livsverden og de præmisser, som ligger til grund for den adfærd cyklisterne har.

Ifølge Schutz fokuserer den fænomenologiske sociologi på, hvordan sociale interaktioner er med til at skabe den individuelle og fælles verden. Den sociale virkelighed skabes hermed gennem et konstitueret intersubjektivt *Vi*, som opstår på baggrund af de erfaringer subjektet opnår ved at erfare andre subjekter.

*"Den fænomenologiske sociologi undersøger... den sociale virkelighed, således som den opleves, erfares, og formes af de sociale aktører." (Zahavi & Overgaard, 2014: 182)*

Som det fremgår af citatet er fænomenologien en erfaringsbaseret videnskabsteori, som går ud på at undersøge og beskrive fænomener, som de viser sig. Hermed fokuserer fænomenologien på at gå "lige til sagen".

*"Fænomenologiens direkte tilgang til virkeligheden gør det muligt at indfange nogle åbenbare sandheder og processer, der er skjult for en kvantitativ empirisk forklaring." (Rendtorff i Videnskabsteori i Samfundsvidenskaberne, 2007: 301)*

En grundlæggende præmis i den intersubjektive virkelighed, hviler på, at det er mennesket som skaber mening i den sociale virkelighed. Den intersubjektive virkelighed bliver hermed skabt på baggrund af den verden, individet gør sine erfaringer i. Verdenen og mennesket kan herved ikke adskilles, da forståelsen af den ene er afhængig af den anden.

Når vi inddrager den fænomenologiske sociologi, gør vi det for at forstå de københavnske cyklisters uopmærksomhed med udgangspunkt i cyklisternes egen opfattelse af sig selv og deres handlinger på cykelstien. Denne indsigt vil vi indfange gennem vores kvalitative empiriske arbejde.

## Hermeneutisk erkendelse

Som det fremgår af ovenstående arbejder vi mod at finde svaret på vores problemformulering gennem en tvær-epistemologisk tilgang. Dette gør vi fordi den ene tilgang understøtter den anden, og til sammen skaber de et komplet billede af vores problem. Vi anser dette som en hermeneutisk tilgang, idet vi arbejder ud fra en progressiv erkendelsesproces for at opnå en fuldkommen forståelse af vores problem. Denne tilgang fremgår af citatet nedenfor.

*”Den hermeneutiske cirkel betegner den vekselvirkning, der foregår mellem del og helhed. Delene kan kun forstås, hvis helheden inddrages, og omvendt kan helheden kun forstås i kraft af delene. Det er således sammenhængen mellem delene og helheden, der er meningsskabende; det er relationen mellem de enkelte dele og helheden, der muliggør, at vi kan forstå og fortolke.” (Højberg i Videnskabsteori i samfundsvidenskaberne, 2004: 312)*

Vi læner os op af denne forståelse ved at belyse vores problemstilling fra flere vinkler således, at vi kan opnå et helstøbt billede af det problem, vi har opstillet. Denne hermeneutiske erkendelsesproces går ligeledes igen i forbindelse med vores metodiske fremgangsmåde og vores analyse af vores empiriske resultater.

# Teori

---

## Kognitivt psykologisk begrebsapparat

For at kunne udforske det moderne individs opmærksomhed er vi nødt til at opnå en forståelse for begrebet. Til at definere menneskets opmærksomhed, vil vi benytte bogen *Cognition*, som er skrevet af Mark H. Ashcraft og Gabriel A. Radvansky (Ashcraft & Radvansky, 2009). Både Ashcraft og Radvansky har en Ph.D. i kognitiv psykologi og beskæftiger sig med at udforske den menneskelige tankevirksomhed. Vi vælger at inddrage denne psykologiske vinkel på menneskets opmærksomhed, da vi ser en direkte sammenhæng mellem menneskets psyke og dets ageren i sociale sammenhænge. Vi bruger hermed dette afsnit til at få en forståelse for hvilke begreber, der beskriver menneskets kognitive opmærksomhedsmekanismer. Med dette grundlag opnår vi en dybere forståelse for, hvordan interaktionen blandt cyklisterne påvirker den enkeltes og den fælles opmærksomhed.

### Opmærksomhed og uopmærksomhed

Ashcraft og Radvansky beskriver opmærksomhed som en mental proces i forbindelse med enten ekstern stimuli eller interne tanker (Ashcraft & Radvansky, 2009: 113). I forbindelse med ekstern stimuli er opmærksomhed en mental proces, hvor individet aktivt behandler udefrakommende information, som opfanges gennem individets sanser. Hermed kan man opdele opmærksomhed i to dele, henholdsvis *perception* og *kognition*. Perception dækker over vores evne til at opfatte vores omgivelser gennem vores sanser, mens kognition dækker over vores evne til at erkende og behandle sanseindtryk i vores bevidsthed.

Ashcraft og Radvansky definerer opmærksomhed som et slags mentalt brændstof. I denne forbindelse beskriver de opmærksomhed, som "*the limited mental energy or resource that powers cognition*" (Ashcraft & Radvansky, 2009: 114). De opstiller denne metafor, fordi menneskets opmærksomhed er begrænset. Utallige forsøg viser, at der er grænser for, hvor meget stimuli mennesket kan kapere på en gang. Eksempelvis kender de fleste bilister situationen, hvor man kører et sted, man ikke kender (Ashcraft & Radvansky, 2009: 114). I sådanne situationer er det ikke unormalt, at føreren af bilen enten slukker eller skruer ned for



radioen i bilen. Her frasorterer bilisten lyden fra radioen for bedre at kunne koncentrere sig om at navigere i den rigtige retning. Ligeledes vil de fleste cyklister, som kører, mens de har en samtale med en ven helt automatisk stoppe samtalen, hvis der lige pludselig sker noget i trafikken, som kræver deres opmærksomhed.

### Input attention

Ashcraft og Radvansky præsenterer tre grundlæggende sansemekanismer, som mennesket indfanger stimuli gennem. Disse kaldes for *input attention*. Input attention udmærker sig ved at være hurtige processer, som overfører stimuli direkte til det mentale system.

**Input Attention**  

---

*Alertness or arousal*  
*Orienting reflex or response*  
*Spotlight attention and search*  

---

(Ashcraft & Radvansky, 2009: 113)

Den første form for input attention hedder *Alertness or arousal* – oversat til dansk, agtpågivenhed eller ophidselse. For at kunne være opmærksom og reagere opmærksomt, mener Ashcraft og Radvansky, at man, til en vis grad, er nødt til at udvise agtpågivenhed. Man er nødt til at monitorere sine omgivelser for nye, relevante og vigtige hændelser for at agere opmærksomt. Problemet her er, at det kan være svært at være agtpågivende over længere tid, specielt hvis individet ikke bliver udsat for ny og markant stimuli i denne periode (Ashcraft & Radvansky, 2009: 115).

Hernæst definerer Ashcraft og Radvansky *orienting reflex or response* – oversat til dansk, orienterende refleks eller respons. Denne form for opmærksomhed er direkte forbundet med nervesystemets reflekser. Eksempelvis har de fleste prøvet at sidde i rolige omgivelser, og lige pludseligt lyder der et brag, som med det samme fanger ens opmærksomhed. Den pludselige lyd fjerner øjeblikkeligt ens opmærksomhed fra det, man havde gang i, uden at man når at reflektere over det. De fleste mennesker vil endda vende hovedet og synet i den retning, hvor

lyden kommer fra, og det er derfor denne form for opmærksomhed bliver kaldt for orienterende refleks (Ashcraft & Radvansky, 2009: 117). Denne respons ses hos stort set alle dyr på jorden og er et klassisk eksempel på, at det moderne menneske til tider agerer som et dyr, der er styret af reflekser og instinkter. Menneskets evne til at lokalisere uventede lyde og bevægelser gennem vores reflekser, er en del af vores overlevelsessystem, som gør os i stand til at beskytte os selv mod udefrakommende farer. Som udgangspunkt er denne automatiske refleks en positiv egenskab, men den kan også føre til komplikationer i vores hverdagsliv. Refleksen kan føre til såkaldte *action slips*, som udmærker sig ved at man ufrivilligt fjerner sin opmærksomhed fra det, man har gang i, hvilket kan have store konsekvenser eksempelvis i trafikken (Ashcraft & Radvansky, 2009: 143).

*The spotlight attention* dækker over en mental fokuseringsmekanisme, som klargør individet til at indkode og behandle udefrakommende stimuli. Det er en mekanisme, som refererer til menneskets visuelle opmærksomhed og beskriver, hvordan denne er begrænset af det enkelte individs synsfelt og perspektiv. Mennesket er med andre ord kun visuelt opmærksom inden for det synsfelt og perspektiv, som individet besidder. Spotlight-teorien beskriver også, hvordan mennesket er i stand til at flytte sin visuelle opmærksomhed mod noget specifikt i sit synsfelt helt uden at bevæge øjnene. Her samarbejder den umiddelbart automatiske synssans med menneskets mere kontrollerede tankevirksomhed. Eksempelvis kan man have sit syn rettet mod et skilt og uden at bevæge øjnene, kan man have sin opmærksomhed fokuseret på at opfatte bevægelser, som sker i den perifere del af synsfeltet (Ashcraft & Radvansky, 2009: 119).

### Automatisk og kontrolleret opmærksomhed

Input attention dækker over menneskets agtpågivenhed og evne til at indfange stimuli gennem sine sanser. Som det fremgår, så skildres der i denne forbindelse mellem både automatiske og kontrollerede processer. Den orienterende refleks er et klassisk eksempel på automatisk opmærksomhed. Blandt den automatiske og den kontrollerede opmærksomhed fremstår den kontrollerede som den mest velkendte.

<b>Automatic</b>	<b>Conscious</b>
The process occurs without intention, without a conscious decision.	The process occurs only with intention, with a deliberate decision.
The mental process is not open to conscious awareness or introspection.	The process is open to awareness and introspection.
The process consumes few if any conscious resources; that is, it consumes little if any conscious attention.	The process uses conscious resources; that is, it drains the pool of conscious attentional capacity.
(Informal) The process operates very rapidly, usually within 1 s.	(Informal) The process is slow, taking more than a second or two for completion.

(Ashcraft & Radvansky, 2009: 138)

Kontrolleret opmærksomhed dækker over en bevidst og frivillig allokering af individets mentale ressourcer og koncentration (Ashcraft & Radvansky, 2009: 128). Kontrolleret opmærksomhed defineres først og fremmest som *selektiv opmærksomhed*. Begrebet dækker over menneskets evne til selektivt at fokusere på en informationskilde samtidig med, at man ignorerer og udelukker andre stimuli omkring en. Eksempelvis kan man have en samtale, men i virkeligheden sidder man og lytter efter, hvad parret ved siden af taler om.

Selektiv opmærksomhed handler i sidste ende om *opdelt opmærksomhed* fordi der, som beskrevet, er en grænse for, hvor meget stimuli mennesket kan kapere på en gang og hvor mange dele, vi kan opdele vores opmærksomhed i. Et klassisk eksempel fra den virkelige verden, er spørgsmålet om, hvorvidt mennesket er i stand til at manøvrere et køretøj, mens det taler i telefon. Ifølge Ashcraft og Radvansky er svaret nej. At tale i telefon mens man kører, kan medføre uopmærksomhed, som bevirker at individet ikke fokuserer på trafikken, også selvom personen kigger lige på den (Ashcraft & Radvansky, 2009: 129). I samme forbindelse pointerer Ashcraft og Radvansky, at dette kun gælder telefonsamtaler og ikke blot det at høre musik. Dette skyldes, at man er aktivt involveret i telefonsamtalen. Undersøgelser af menneskers øjenbevægelser, mens de taler i telefon og manøvrerer køretøjer, viser at man har sværere ved at genkende blandt andet vejskilte og hændelser i trafikken – også selvom man kigger lige på dem.

Når man befinder sig steder, hvor der er massere af stimuli og aktivitet, er man nødt til selektivt at koncentrere sig om at rette sin opmærksomhed med det, som har relevans for en.

Den resterende stimuli og aktivitet kategoriseres som *distraction*, og disse forsøger man at filtrere fra. I forbindelse med synet og spotlight-teorien siger det sig selv, at man blot kan kigge væk fra det som forstyrrer en, og hermed kan man fysisk frafiltrere visuel distraction. Men når det kommer til hørelsen, kræver det udelukkende mentale ressourcer at frafiltrere auditiv distraction (Ashcraft & Radvansky, 2009: 130).

### Fra kontrolleret til automatisk opmærksomhed

Grundlæggende pointerer Ashcraft og Radvansky, at mennesket kun har opmærksomhed nok til at kunne udføre en krævende opgave eller to mindre krævende opgaver ad gangen. Hvis man forsøger at opdele sin opmærksomhed, kan det kun lade sig gøre, så længe opgaverne tilsammen ikke kræver individets samlede kapacitet af opmærksomhed. Alternativt til dette, kan det lade sig gøre at opdele sin opmærksomhed på flere opgaver, hvis en af opgaverne forløber gennem det automatiske system. Dette skyldes, at automatiske processer ikke trækker på individets samlede kapacitet af opmærksomhed, men i stedet foregår uden, at det kræver nogen eller særlig meget af individet. Som udgangspunkt forbindes automatisk opmærksomhed med refleksorienterede processer, men mennesket besidder evnen til at indlære kontrollerede processer, så det over tid forløber gennem det automatiske system (Ashcraft & Radvansky, 2009: 142). Desto mere opmærksomhed der forløber gennem det automatiske system, jo mere opmærksomhedskapacitet vil der være til rådighed. Vejen til automatisering af processer sker via øvelse og erindring. Hvis man over tid gentager en proces adskillige gange, vil man til sidst være i stand til at udføre den automatisk, hvilket betyder, at man vil have nok opmærksomhed til overs til at udføre andre opgaver samtidig. Det interessante i denne sammenhæng er, at når først en proces er blevet indlært i det automatiske system, så er den meget svær at flytte tilbage til det kontrollerede system (Ashcraft & Radvansky, 2009: 143). Eksempelvis kan det kræve en del opmærksomhed at skifte fra en cykel med fodbremse til en cykel uden fodbremse, fordi mennesket har tendens til at gøre og agere, som det plejer at gøre.

## Opsummering og kritik af Ashcraft og Radvansky

Opmærksomhed er en begrænset mentalressource, som både kan forløbe via automatiske og kontrollerede processer. De automatiske processer udmærker sig ved at være hurtige, ikke afhængige af intention, sker ubevidst og kræver intet eller lidt af individets begrænsede opmærksomhedsressourcer. De kontrollerede processer udmærker sig ved at være langsommere, kræve intention, ske bevidst og kræve en del af individets begrænsede opmærksomhedsressourcer. Hertil kan mentale processer bliver mere og mere automatiske over tid via gentagelse og øvelse. Ulempen ved automatiserede processer er, at det kan være svært at tilbageføre denne udvikling, og samtidig kan automatiseringen føre til uopmærksomhed i form af eksempelvis actions slips (Ashcraft & Radvansky, 2009: 145). Vi bruger herved Ashcraft og Radvansky til at forstå opmærksomhed i dets *biologiske indre perspektiv* i forhold til individet og det sociale fællesskab.

Vi har ved Ashcraft og Radvansky opnået en forståelse for, hvordan de indre biologiske mekanismer påvirker individets adfærd. Vi stiller os dog kritiske og undrende over for de to psykologers manglende fokus eller interesse for at beskæftige sig med hverdagslivets verdens sociale relationers indflydelse på individets adfærd. De opstiller et mekanisk og statisk billede af den indre opmærksomhed, men belyser ikke, hvilken indflydelse denne indre opmærksomhed har på den ydre sociale verden.

Derfor vil vi i forlængelse heraf anlægge et ydre perspektiv således, at vi kan få en indsigt i, hvordan den enkeltes uopmærksomhed påvirker fællesskabets opmærksomhed i den sociale verden.

## Sociologisk begrebsapparat

### Introduktion af Schutz

På baggrund af sit arbejde med fænomenologisk sociologi har Alfred Schutz opstillet et bredt teoretisk begrebsapparat til at forstå individets væren i en social verden. Vi vælger derfor at benytte Schutz til at belyse opmærksomhed som et socialt konstrueret fænomen. På baggrund heraf vil vi kunne forstå den fælles opmærksomhed, som eksisterer på cykelstien.

Når vi vælger at udarbejde vores sociologiske forståelse af fællesskabet ud fra Schutz' teoretiske begrebsapparat, frem for andre teoretikere, som kan placeres inden for samme perspektiv, er det fordi, Schutz i højere grad fokuserer på subjektets oplevelse af sine medmennesker end eksempelvis Erving Goffman og Harold Garfinkel, hvis fokus er rettet mod de karakteristika, som er definerende ved de eksterne aspekter ved social interaktion.

Det begrebsapparat, Schutz, opstiller i sin afdækning af hverdagslivets strukturerer, er præget af hans brede baggrund og er derfor ganske omfattende. Vi vælger i dette speciale derfor at beskæftige os med de mest centrale begreber, som vi mener kan knyttes til den forståelse, som vi ønsker at opnå i forhold til arbejdet med vores problemstilling. Dette henviser hovedsageligt til hans antagelser om subjektets forståelse af sin væren i en social verden, hvor individuelle og fælles oplevelser udgør den grundstruktur, som skaber virkeligheden.

Schutz bevæger sig herved mellem det individuelle og det fælles. Han benytter begrebet intersubjektivitet i en bred forstand til at beskrive og begrebsliggøre den indflydelse, menneskets sociale natur har på den viden, det individuelle menneske besidder og deler med sine medmennesker. Vi vil i det følgende afsnit påbegynde redegørelsen for Schutz' syn på den sociale verden. Dernæst vil vi beskrive hans menneskesyn for til sidst at vende os mod Aktørens<sup>1</sup> rolle i relation til andre.

---

<sup>1</sup> Schutz anvender betegnelsen 'Aktør' om det enkelte individ, hvilket henviser til et mere virksomt aktivt menneskesyn end individ (Schutz, 2005: 48).

## Hverdagslivets verden

For at kunne gå i dybden med Alfred Schutz' teoretiske begrebsapparat vil vi redegøre for hans syn på den verden, vi som forskere forsøger at iagttage. Schutz arbejder ud fra en filosofisk forståelse af menneskets væren-i-verden, og han betragter hverdagslivets verden ud fra en antagelse om, at man fødes ind i en allerede eksisterende verden, der som udgangspunkt fremstår som naturlig og givet for det enkelte menneske. Dette fremgår af nedenstående citat.

*“Den eksisterer her og nu, både for mig selv og andre, og den har en fortid og en fremtid. Den naturlige indstilling har rødder i et kulturelt og socialt frembragt lager af viden, som vi uden at lægge mærke til det trækker på, når vi skal genskabe hverdagslivets selvfølgeligheder.”* (Bech-Jørgensen i Schutz, 2005: 9)

Forudsætningen for, at Aktøren kan eksistere og fungere i den sociale verden, er, at han kan indtage, hvad Schutz kalder den *naturlige indstilling*. Den naturlige indstilling skal forstås som en ikke-refleksiv 'lysvågen' bevidsthedstilstand, der indbyder til en praktisk og ikke-teoretisk forståelse af verden således, at mennesket kan manøvrere rundt i den 'virkelige verden'. Mennesket fortolker og erfarer, som det fremgår af ovenstående citat, verden ud fra en forhenværende viden, som videregives gennem social interaktion.

Vi lever herved ikke i et individuelt konstrueret samfund, men i et samfund hvor vi er forbundet gennem handlemønstre skabt på baggrund af social sammenhandling. Disse sociale sammenhandlinger er ydermere baseret på et lager af akkumuleret viden, som er skabt og videregivet til os af vore forgængere - familie, venner, skolelærere ect.. Dette fremgår af nedenstående citat beskriver.

*“Denne verden eksisterede før os, den blev erfaret og fortolket af andre, vore forfædre, som en ordnet verden. Nu er den givet til vor erfaring og fortolkning. Al fortolkning hviler på et lager af tidligere erfaringer af den, vores egne erfaringer*

*eller dem, vi har fået overleveret fra forældre eller lærere; disse erfaringer fungerer som en referenceramme i form af >>forhåndsværende viden<<.” (Schutz, 2005: 27)*

Denne viden forekommer som en lang række af selvfølgeligheder eller som *common sense*. Individet er herved med til både at skabe den sociale virkelighed og er samtidig begrænset af allerede eksisterende sociale og kulturelle strukturer, idet den eksisterende sociale og kulturelle struktur påvirker mennesket til at handle i verden ud fra de forventninger, denne *common sense* beror på og opfordrer til.

Den naturlige indstilling opnås ved, at mennesket behersker hverdagslivets verden således, at den kan omformes eller omforme individet for at kunne realisere de individuelle og fælles mål, vi har med os selv og vores medmennesker. Den meningsstruktur, man som individ skal manøvrere rundt i og fortolke på for at kunne blive en del af hverdagslivets verden, er skabt af andres tidligere handlinger, som senere er blevet til en del af denne kultur, idet *”[a]lle kulturelle genstande – redskaber, symboler, sprogsystemer, kunstværker, samfundsinstitutioner osv. – peger gennem selve deres oprindelse og betydning tilbage på menneskelige subjekters aktiviteter.”* (Schutz, 2005: 31).

’Virkeligheden’ er ifølge Schutz derfor en kontekstafhængig enhed, idet menneskets opfattelse af, hvad der er virkeligt afhænger af, hvordan en bestemt ting står i forhold til os. Man kan herved bevæge sig mellem et utal af bevidsthedstilstande – eller virkeligheder (Schutz, 2005: 79). Disse virkeligheder er eksempelvis *’drømmenes verden’, ’skuespillets verden’, legens verden’, den ’religiøse verden’* osv. (Schutz, 2005: 111). Hvilken verden man på et givent tidspunkt befinder sig i, er for mennesket afhængigt af, hvilke mål man har for øje, og derfor hvad man retter sin opmærksomhed imod. Alle disse sub-verdener (Schutz, 2005: 79) må dog forstås som værende midlertidige modifikationer af den naturlige indstilling, idet vores virksomme handlinger i disse verdener beror på *common sense* verdenens fortolkningsgrundlag. Den ’virkelige virkelighed’ kan derfor anses som værende hverdagslivets verden, da denne fungerer som ’scene’ for al social sammenhandling.

Hverdagslivets verden må på baggrund af den naturlige indstilling herved siges at være pragmatisk funderet, idet den ligger til grund for og eksisterer på baggrund af pragmatiske



motiver. Dette skal forstås således, at individet påvirkes af og gensidigt påvirker den naturlige indstilling gennem praktiske handlinger for at opnå de individuelle og fælles mål så uproblematisk som muligt.

Aktøren anvender herved sin common sense til at definere sin situation i forhold til sine sociale og fysiske omgivelser. Schutz betegner dette som værende 'the definition of the situation' (Schutz, 1962: 9), hvilket beror på W. I. Thomas' antagelse, der lyder "*If men defines situations as real... they are real in their consequences*" (Thomas i Natanson, 1962: 36).

### Schutz' menneske

Som det fremgår redegør Schutz for et aktivt Aktørperspektiv af det meningskabende menneske, der handler ud fra pragmatiske motiver og mål. En central præmis for Schutz' menneskesyn beror på forståelsen af Aktørens bevidsthedstilstand i forbindelse med de projekter, som skal føres ud i livet. Schutz beskriver et projekt som individets mål i hverdagen, eksempelvis at komme fra A til B på cykel, på så hurtig og sikker vis som muligt.

Betegnelsen det 'lysvågne' menneske bygger på en forståelse af, at Aktøren bevæger sig mellem forskellige planer af bevidsthed – "*handlingsplanet som det ene yderpunkt til drømmeplanet som det andet.*" (Schutz, 2005: 86). Aktørens bevidsthed afhænger af, hvad han retter sin opmærksomhed imod og dermed finder relevant for således at kunne definere en given situation.

*"Det virksomme selvs lysvågne tilstand afmærker det segment af verden, der er pragmatisk relevant, og disse relevanser er bestemmende for formen og indholdet af vor tankestrøm..."* (Schutz, 2005: 87)

Schutz redegør for, at de erfaringer, som skabes gennem fortolkning af hverdagslivet, beror på en *typificeringsproces*, da subjektet ved en række opstillede typificeringer kan manøvrere i sin hverdag ud fra en forståelse af, at bestemte situationer, handlinger, motiver, personligheder ect. udføres i overensstemmelse med en bestemt gensidig forståelse for det resultat, som bestemte situationer befordrer (Zahavi & Overgaard, 2014: 184). Typificeringen er en

udbygning af Aktørens common sense i den sociale virkelighed, hvor individets intentionalitet ikke er unik, men hvor en baggrundsviden skaber grundlag for individets umiddelbare forståelse af omverdenen. Individet opstiller hermed en ideatype for personer, objekter eller situationer, som bruges til at handle i overensstemmelse med den naturlige indstillings common sense.

Der hersker herved et implicit gensidigt perspektiv, hvor Aktøren antager, at de andre individer, som involveres i en handlingsproces, besidder samme gensidige perspektiv, således at Aktørens handlinger giver mening for de andre.

Der eksisterer i denne proces også en selv-typificering, idet Aktørens handlemønstre skal matche den forståelse, det antages, at andre individer besidder. Sender man eksempelvis et brev, skriver man modtager- og afsenderadressen bestemte steder, idet man antager, at en postmedarbejder læser adressen på en bestemt måde. I denne proces gør man sig selv til en typisk brevsender. Typificeringer lægger herved implicit til grund for enhver handling i hverdagen (Zahavi & Overgaard, 2014: 185).

### Aktørens perspektiv

Til at beskrive Aktørens perspektiv på verden opstiller Schutz en metaforisk opstilling, der kan sammenlignes med et koordinatsystem. Schutz skriver i denne forbindelse at *"når jeg befinder mig >>her<<, så står jeg i et andet forhold til genstandene og betragter andre aspekter ved dem som typiske end den person, der befinder sig >>der<<."* (Schutz, 2005: 32). Aktøren befinder sig herved, som nulpunktet i sit eget koordinatsystem, hvorfra hverdagslivet opleves. Aktøren oplever heraf verden spatiale, dvs. i rum (Her), som eksisterer temporalt, dvs. i tid (Nu). Aktørens oplevelse af 'sin verden' er herved bestemt af en subjektiv forståelse af rum og tid, som er afhængig af den kultur, opvækst og generelle baggrund som er tilknyttet hans common sense viden.

Det er vigtigt at bemærke, at Aktørens perspektiv beror på en subjektiv indstilling, idet Schutz skelner mellem objektiv tid og en indre tid. Den objektive tid refererer til den fælles målbare tid bestående af sekunder, minutter, timer, dage, år ect. Den indre tid refererer derimod til Aktørens 'Nu' – altså Aktørens subjektive oplevelse af tingenes varighed. Aktørens 'Her' er ligeledes subjektivt betinget, da afstand til ting afhænger af Aktørens oplevelse af

udgangspunktet. Der kan herved opstilles en 'horisont' på baggrund af Aktørens eksistens i den fysiske og sociale verden, idet Aktørens placering i det personlige koordinatsystem er med til at bestemme, hvad Aktøren kan "se" og "ikke se". Denne horisont skal ses lig en fysisk horisont; når man flytter sig, ændrer verden sig. Den subjektive oplevelse af verden ændrer sig herved fra situation til situation, men fortolkes altid ud fra Aktørens perspektiv.

Idet Schutz ikke ser mennesket som værende et frit væsen, da det kun kan tage verden for givet i kraft af andre mennesker, anser vi derfor ovenstående som den halve sandhed (Schutz, 1962: 75). Den dagligdags common sense, den enkelte Aktør agerer i hverdagslivets verden ud fra, er herved både objektiv og unik set i lyset af individets egen subjektive anskuelse og handling ud fra egen situation, men samtidig intersubjektiv, da individet er en del af et kulturelt samfund skabt af en delt viden af selvfølgelighed og genkendelighed, som påvirker menneskets levevis og handling i hverdagslivet.

### *Intersubjektiviteten*

I forbindelse med ovenstående er det derfor relevant at forstå fællesskabets indflydelse på den enkelte Aktørs væren-i-verden. Menneskets afhængighed af andre beror på, at den enkelte Aktør kun kan opleve verden som relativt naturlig og uproblematisk, idet han justerer og spejler sin egen opfattelse i social samhandling med 'Andre' eller 'Others', som Schutz beskriver det (Schutz, 1976: 20). Den meningsstruktur som individet skal manøvrere rundt i og fortolke på for at kunne blive en del af hverdagslivets verden og opnå den naturlige indstilling, er skabt af andres tidligere handlinger, som senere hen er blevet til en del af den intersubjektive kultur. Dette forekommer, idet "*[a]lle kulturelle genstande – redskaber, symboler, sprogsystemer, kunstværker, samfundsinstitutioner osv. – peger gennem selve deres oprindelse og betydning tilbage på menneskelige subjekters aktiviteter.*" (Schutz, 2005: 31). Denne dagligdags common sense-indstilling er herved både individuel og unik set i lyset af intersubjektiviteten.

Med denne intersubjektivitet eksisterer der ifølge Schutz nogle perspektiver om gensidig forståelse for vores medmenneskers adfærd i konkrete situationer

Aktøren er herved bevidst om, at han eksisterer i den sociale verden i samspil med 'Andre', som ikke fremstår som identiske med Aktørens selv, da "[t]he world of daily life is not my private world." (Schutz, 1976: 22). Som tidligere beskrevet er det netop ved de sociale relationer til Andre, at den enkelte Aktør skaber sin common sense ved den viden, som man får fra sine forgængere.

### *Typificering*

Aktøren opstiller i forbindelse med intersubjektiviteten et billede af de Andre, da de potentielt kan blive en del af Aktørens livsverden eller som Schutz beskriver det: "*Their conscious processes are not given to me in direct evidence; yet I have some knowledge of them, since i can impute to [others] typical motives with a high degree of likelihood.*" (Schutz, 1976: 22). Aktørens billede af disse Andre og de relationer, han forbinder med disse, gør det muligt for Aktøren at handle ureflekteret og pragmatisk. Den naturlige indstillings bevidsthedstilstand af lysvågenhed, beror her på nogle *typificeringer*, der tillader Aktøren at opstille en forventet viden om disse andre på baggrund af intersubjektiviteten.

På grund af typificeringens grundlag af common sense forekommer der en selvfølgelighed i forbindelse med bestemte handlinger mellem Aktøren og de Andre. Aktøren har herved mulighed for at sætte en slags parentes omkring livsverdens subjektive indstilling.

*"Det, han sætter i parentes, er tvivlen med hensyn til, om verden og dens objekter nu også er sådan, som de fremtræder for ham."* (Zahavi & Overgaard, 2014: 187)

Subjektet forholder sig ikke kritisk til denne typificerede viden, og den går derfor hen og bliver en baggrundsstøj i forhold til at færdiggøre projekter i hverdagen. Så længe disse typificeringer hjælper til at udføre disse projekter, vil de være gyldige for subjektet, og der eksisterer derfor ikke nogen grund til at revidere dem – indtil videre.

*"Det lager af typiske antagelser, normalitetsforventninger og forskrifter, som jeg med den største selvfølgelighed benytter mig af, er for størstedelens vedkommende socialt accepteret og socialt afledt."* (Zahavi & Overgaard, 2014: 189)

Som ovenstående citat beskriver, vil typificeringerne, som ligger til grund for individets væren i den naturlige indstilling, være en del af den intersubjektive common sense viden, som er delt mellem Aktøren og de Andre. Mødes Aktøren dog af en modstand, mens han forsøger at udføre et projekt ud fra sin typificeringer eller common sense, vil Aktøren blive drevet ind i et stadie af bevidst refleksion, hvor det er nødvendigt at stille spørgsmålstegn ved sine omgivelser i hverdagslivet verden for at kunne opstille en ny typificeret anskuelse af situationen, der kan bruges som grundlag for at udføre projektet. Denne typificering vil blive en ny selvfølgelighed i subjektets hverdag – Aktørens common sense viden udvides.

Typificeringernes funktion findes herved i deres oprindelse - som løsningen af et problem. Schutz skriver i denne sammenhæng, at *"[t]he reference of the type to the problem for whose solution it has been formed, its problem relevance as we shall call it, constitutes the meaning of the typification."* (Schutz, 1976: 235). De aspekter, som anses relevante for løsningen af Aktørens projekt, fremhæves derfor i typificeringen, hvorimod alt andet nedtones eller udelades. Typificeringen må derfor siges at være et simplificeret indkøg af Aktørens common sense på baggrund af denne problem-relevans – altså hvad Aktøren anser som værende relevant i forhold til sin situation og løsning på et projekt. Aktøren er herved afhængig af en relevansstruktur som *"[...] determines what is problem-relevant and what is not."* (Schutz, 1976: 236).

Denne relevansstruktur er bundet op af et delvist unikt perspektiv tilhørende Aktøren, men er på grund af samfundets intersubjektivitet tæt forbundet til de sociale grupper, Aktøren indgår i. Schutz skriver, at der eksisterer en lighed mellem Aktørens og det sociale fællesskabs relevansstruktur, han indgår i, idet *"the world taken for granted by the in-group is a world of a common situation within which common problems emerge within a common horizon, problems requiring typical solutions by typical means for bringing about typical ends."* (Schutz, 1976: 236). Det forekommer ifølge Schutz derfor således, at *"[h]vis Jeg, hvis Vi, hvis >>Enhver, der er en af os<< befandt sig i typisk lignende omstændigheder, ville vedkommende handle på en lignende måde."* (Schutz, 2005: 53). Virkeligheden fremstår ved Schutz dog ikke, som

ovenstående citat dikterer det, og pga. perspektivets begrænsninger, kan det virke som om, rationel social interaktion er umulig at opnå. Det er dog ifølge Schutz sådan, at vi i hverdagen alligevel formår at agere i samspil med vores medmennesker. Dette kan lade sig gøre på grund af samfundets intersubjektivitet.

## Relationer i den sociale verden

I dette afsnit vil vi beskrive og forklare hvilke relationer Aktøren kan indgå i, i en social verden. Idet Aktørens relation til Andre ikke nødvendigvis sker ved en direkte kontakt i Nu'et, og ifølge Schutz kan kendetegnes ved forskellige grader af intim og anonym karakter, vil vores opstilling af disse relationer bærer præg heraf.

I Schutz' redegørelse for Aktørens relation til Andre, fremstiller han tre hovedtyper af relationer, der *"udviser højst forskelligartede former for intimitet og anonymitet, fortrolighed og fremmedhed, intensitet og omfang [...]"*, som alle står i forskellig forhold til Aktøren (Schutz, 2005: 38).

### *Vi-relationen*

Den første og mest intime relation er ifølge Schutz, relationen mellem Aktøren og sine *konsociater*. Forholdet mellem Aktøren og konsociaterne er baseret på en 'ansigt-til-ansigt' situation, hvor Aktøren deler både tid og rum med disse Andre aktører – en situation, hvor der ideelt også er mulighed for at dele et mentalt rum og indre tid, hvor kroppen, bevægelser og ansigtsudtryk gør det muligt for Aktøren og konsociaterne at følge hinandens direkte forventninger til fremtiden. I denne situation har aktørerne mulighed for at få indsigt i hinandens fremadskridende liv, idet *"[t]he sharing of a common sector of time implies a genuine simultaneity of our two streams of consciousness: my fellow-man and I grow older together."* (Schutz, 1976: 23).

Den intime konsociat-relation muliggøres ved, at to eller flere Aktører placerer sig i samme tid og fysiske rum. Der opstår ved denne ansigt-til-ansigt relation to eller flere Aktører imellem, en forståelse for hinandens individuelle træk, og den Anden fremstår derfor som unik. Den Anden menneskeliggøres herved, da der opstår en indsigt i dennes personlighed. På trods af

denne personliggørelse af de Andre, benytter Aktøren sig af sin common sense idealtypiske opstillinger for at kunne forstå de unikke særtræk (Schutz, 1976: 29).

Det er kun ved dette konsociations forhold, at der kan opstå en ren *Vi-relation* (Schutz, 1976: 25). Denne Vi-relation er unik, idet den tillader Aktørerne at indgå i en synkronisering af indre tid og rumlig forståelse, hvor Aktørernes horisonter smelter sammen. Schutz beskriver dette forhold mellem konsociater således: *"In the community of space and time we were attuned to one another; his self reflected mine; his experiences and my experiences formed a common stream, our experience; we grew older together."* og det er på baggrund heraf, at Vi-relationen opstår (Schutz, 1976: 38).

### *Dem-relationen*

I modsatte ende af spekteret finder vi Schutz anden og betydeligt mindre intime og anonyme hovedtype, som han kalder *samtidige*. Disse samtidige kan modsat en konsociat beskrives som Andre, med hvem Aktøren deler en objektiv tid, men ikke et fysisk rum (Schutz, 2005: 38).

Samtidige kan både bestå af tidligere konsociater såvel, som Andre Aktøren aldrig har mødt. Aktørens forståelse af de disse Andre afhænger mere af de typificeringer Aktøren har opstillet gennem intersubjektiviteten eller egen erfaring end ved ansigt-til-ansigt relationen.

Idet forholdet mellem Aktøren og de samtidige beror på en stærkere forståelse af Aktørens idealtypiske opstillinger, er forholdet til de samtidige præget af en større anonymisering, idet: *"The Other who is a mere contemporary is not given to me directly as a unique particular Self... I apprehend the contemporary only mediately, by means of typifications."* (Schutz, 1976: 41-42).

Aktørens handlen i forbindelse med sine samtidige afhænger hermed af, hvor omfattende Aktørens viden er om disse Andre, som udgør de samtidige. Denne viden er, som tidligere beskrevet et udkom af Aktørens erfaring med Andre. Schutz pointerer derfor, at *"the degree of concreteness of the typifiction scheme is inversely proportionate to the level of generality of those experiences sedimented in the stock of knowledge from which the scheme is derived."* (Schutz, 1976: 49). Aktørens viden om Andre medvirker herved til, hvor stor en indflydelse typificeringerne har på Aktørens handlen i forhold til disse samtidige Andre. Det er ligeledes heri at forskellen på Aktørens relation til konsociater og de samtidige skal findes.

Ved konsociatforholdets Vi-relation forekommer Aktørens handling som en direkte konsekvens af samspillet med de Andre. I forhold til den samtidige relation forekommer Aktørens handling som en konsekvens af det oprettede typificeringsskema, som ligger til grund for en gensidig forståelse for, hvilken handling der forventes i en given situation. Typificeringerne udfylder herved de 'tomme pladser' Aktørens manglende viden om Andre qua deres ukendthed. Der opstår ifølge Schutz en 'they-orientation' eller en Dem-relation, idet vi ser de samtidige betydeligt mere anonymt (Schutz, 1976: 43)

Schutz' tredje hovedtype er ligeledes tilknyttet Dem-relationen og besidder den højeste grad af anonymitet. De Andre, som hører under denne sidste hovedtype, beskriver Schutz som *funktionelle typer* (Schutz, 1976: 50).

Aktøren forstår disse funktionelle typer ud fra deres funktion i den sociale verden frem for deres personlighed. De fremstår herved som idealtyper frataget alle menneskelige og unikke træk, forstået og typificeret udelukkende ud fra deres funktion i hverdagslivets verden. Opfattelsen af de Andre, som tilhører gruppen af funktionelle typer, beror herved udelukkende på typificeringer skabt på baggrund af overført viden ved social interaktion med andre mennesker. Disse funktionelle typer i Dem-relationen kan eksempelvis være et postbud, en brandmand eller bankmand. Aktøren anser hermed funktionelle typer, tilknyttet Dem-relationen, udelukkende ud fra deres typiske aktive funktion, som derfor fremstår meget anonymt.

### Aktøren og hverdagens grupper

Vi har nu opnået en forståelse for, hvordan individet opnår den naturlige indstilling i forhold til de Andre, som eksisterer sammen med Aktøren i den sociale verden. Aktøren er i denne forbindelse afhængig af sin common sense viden som referenceramme og benytter sig af nogle idealtypiske opstillinger til at kunne agere i verden ud fra den naturlige indstilling verden.

For at opnå den naturlige indstilling i den sociale verden, hvor der konstant forekommer nye relationer, udsættes Aktøren konstant for en udvidelse af sin common sense viden således, at



han i fremtidige situationer kan bruge denne common sense til at manøvrere sikkert gennem hverdagens mange valg og problematikker uden hele tiden at skulle reflektere over hver en beslutning, der skal træffes. Aktørens væren-i-verden beror i denne forbindelse på, at der eksisterer gensidigt perspektiv den sociale verdens Aktører imellem. Dette gensidige perspektiv hviler i høj grad på, at Aktørernes relevansopfattelse i en given situation stemmer nogenlunde overens, således at alle Aktørerne i den sociale gruppe, individet befinder sig i, har samme typiske opfattelse af, hvordan en situation skal løses og hvilken adfærd, der anses som hensigtsmæssig. Individets relevansopfattelse bliver derfor i høj grad influeret af den sociale gruppe, han indgår i. Det fællesskab, som påvirker konstruktionen af Aktørens relevans-opfattelse, deler Schutz op i to hovedgrupper – en *eksistentiel* og en *frivillig* (Schutz, 1976: 252).

Eksistentielle grupper, er beskrivelsen for de grupper, vi fødes ind i såsom køn, race og familie. Som allerede nævnt er det fra disse grupper, Aktøren overtager fra fødslen af nogle typificeringer og common sense forståelser af hverdagslivet verden – en såkaldt social arv, der optages og indlæres hurtigt og til fulde (Schutz, 1976: 252).

Frivillige grupper er, som det lyder, en gruppe Aktøren selv kan vælge at blive en del af lige såvel, som Aktøren selv kan oprette en ny gruppe, som andre kan blive en del af. I den frivillige gruppe optager eller tilegner Aktøren sig ikke lige så hurtigt eller i lige så høj grad de typificeringer og common sense, som udgør strukturen i gruppen. Den frivillige gruppe forekommer mere dynamisk idet, der gruppemedlemmerne imellem kontinuerligt forhandler om den relevansstruktur, som påvirker gruppen. Aktøren har herved i høj grad selv mulighed for at påvirke og forme den verden, han indgår i (Schutz, 1976: 252).

Ligheden ved de to gruppetyper findes, idet de begge er medbestemmende for, hvad Aktøren anser som relevant i en given situation. Aktøren har ifølge Schutz til hver en tid frihed til at påvirke grupperne, såvel som han gensidigt bliver påvirket af dem. Aktøren tager disse forskellige grupper og deres strukturer med sig ud i hverdagslivets verden, men det er kun i situationer, hvor Aktøren ser en relevans for en bestemt struktur, at denne tages i brug. Aktøren tilhører derfor mange forskellige grupper i løbet af en dag, alt efter, hvordan gruppens struktur kan medvirke til, at Aktøren let kan manøvrere gennem de situationer, som opstår i verden. Det er herved Aktørens projekter, som er bestemmende for, hvilke idealtyper der tages i brug for at sikre den naturlige indstilling.

## Kritik, uddybning og opsummering af Schutz

Vi har nu gennemgået Schutz' teoretiske begrebsapparat ud fra den relevans, det har for løsningen af vores problemstilling. I forbindelse med vores videre arbejde vil vi som afslutning på præsentationen af Schutz' teorier først og fremmest forholde os kritisk hertil. På baggrund af denne kritik vil vi kort uddybe vores fortolkning af Schutz' begrebsapparat og til sidst vil vi opsummere de væsentligste hovedbegreber, som vi vil tage med os videre i specialet.

### *Kritik af Schutz*

Først og fremmest vil vi kritisere Schutz, idet hans begrebsapparat ikke er empirisk funderet, men udelukkende forekommer som en rationalistisk orienteret forståelse. Dette hænger sammen med den filosofiske baggrund, som hans rationaler er bygget op omkring, og som i høj grad påvirker hans forståelse af verden og derfor hans teoretiske begrebsapparat. På baggrund af dette ikke-empiriske fundament fremstiller Schutz verden ud fra et idealistisk perspektiv. I denne forbindelse vil vi kritisere Schutz for at fremstille den menneskelige interaktion i den sociale verden som værende harmonisk, da vi ikke mener, at den altid fremstår således. Det fremgår af hans teori, at der forekommer en konsensus orientering i den sociale verden. Dette ses ved hans manglende opstilling af Aktørens frie vilje til selv at definere en situation og påvirke den relevansstruktur, som ligger til grund for den handling, der udføres som en løsning på et projekt. Schutz undgår herved at belyse, hvordan en enkelt Aktør kan tvinge andre Aktører til at indordne sig efter den enkeltes ageren i en given situation.

På baggrund af denne kritik finder vi det relevant, at uddybe Schutz' syn på den enkelte Aktør, med henblik på at bringe individets frie vilje i spil.

### *Opstilling af Jeg-tilstanden*

På baggrund af ovenstående kritik og Schutz' aktørorienterede perspektiv, vælger vi derfor opsummerende at opstille en *Jeg-tilstand*. Denne Jeg-tilstand har til formål at beskrive den position, som den enkelte aktør kan indtage, når han agerer ud fra en relevansopfattelse og en

common sense, som ikke stemmer overens med Andre Aktørers, som den givne Aktør befinder sig iblandt.

Udgangspunktet i Schutz' redegørelse af Aktørens relevansopfattelse og common sense viden er, at den skabes på baggrund af den intersubjektivitet, som forekommer i den sociale verden. Schutz erkender dog i denne forbindelse, at Aktøren ikke altid forholder sig til den intersubjektive forståelse, som den naturlige indstilling bl.a. afhænger af, men ser Aktøren som nulpunktet i sit eget private koordinatsystem. Aktøren som befinder sig i dette nulpunkt, som fortolker, forstår og agerer i hverdagslivets verden ud fra egen relevans, vælger vi at beskrive som en Aktør i en Jeg-tilstand. I denne tilstand er det Aktørens egen relevansopfattelse, som ligger til grund for den adfærd Aktøren udviser og ikke konsekvent den intersubjektive relevansopfattelse. Jeg-tilstanden skal hermed ses som definition på Aktørens unikke og subjektive forståelse af en given situation i den sociale verden, hvor individets relevansopfattelse og common sense ikke nødvendigvis stemmer overens med det sociale fællesskab, han indgår i.

### *Opsummering af Schutz*

I forlængelse af ovenstående kritik og uddybning af Schutz' begrebsapparat vil vi nu afslutte vores sociologisk teoretiske afsnit, som er bygget op omkring Schutz. Dette vil vi gøre ved kort at opsummere de væsentligste hovedbegreber, som vi vil tage med os videre i specialet.

Hovedsageligt vil vi trække på Schutz' opstilling af de tilstande og relationer, som Aktøren kan indgå i, i hverdagslivets verden. Heriblandt vil vi specielt arbejde med de begreber, som skaber grundlaget for den enkelte Aktørs væren-i-verden. I denne forbindelse vil vi trække på samfundets intersubjektivitet samt Aktørens common sense, relevansopfattelse og hans evne til at gennemgå typificeringsprocesser. Hertil vil vi også have et fokus på Vi-relationen og individets konstante søgen efter at opnå den naturlige indstilling. På baggrund heraf kan vi opnå en forståelse for, hvordan opmærksomhed kan forstås som et socialt konstrueret fænomen. Vi bruger herved Schutz til at forstå opmærksomhed i dets *ydre sociale perspektiv* i forhold til fællesskabet og det enkelte individ.

I forhold til vores problemstilling og vores kognitive begrebsapparat, finder vi specielt vores opstillede Jeg-tilstand interessant. Denne tilstand ser vi som et essentielt element i forståelsen af, hvordan cykelstiens individuelle og fælles opmærksomhed bliver produceret og dekonstrueret. For at blive mere konkrete i forhold til at udforske denne Jeg-tilstand i opmærksomhedsøjemed, kan vi trække på vores kognitive psykologiske begrebsapparat, forstået ved Ashcraft og Radvansky.

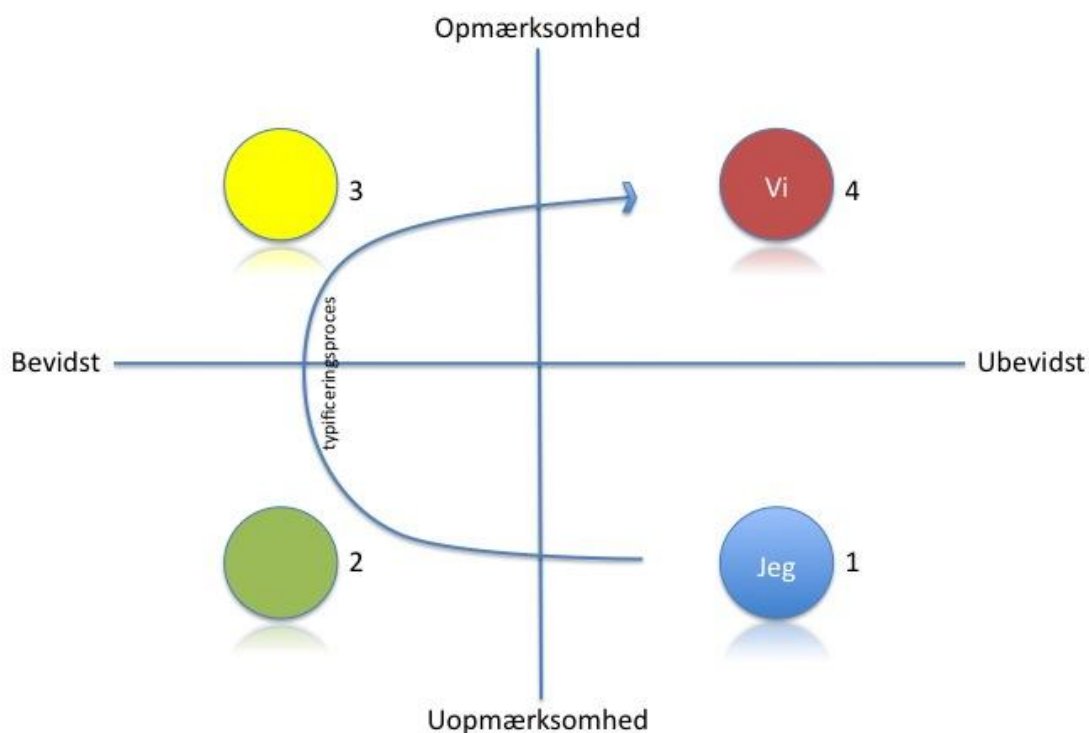
## **Produktion og dekonstruktionsmodellen**

I dette afsnit vil vi skabe koblingen mellem vores teoretiske fundament og vores fokus på cykelstiens opmærksomhed. I denne forbindelse vil vi præsentere vores egenproducerede model, som har til formål at beskrive cykelstiens opmærksomhed. Modellen skal hermed forstås som en model af den verden, vi undersøger i dette speciale.

Modellen vil som udgangspunkt være bygget op omkring Schutz' sociologiske begreber, med fokus på at skabe koblingen mellem Schutz' begreber og vores fokus på opmærksomhed. Derfor er modellen spændt ud mellem (u)bevidsthed og (u)opmærksomhed. Forståelsen af opmærksomhed i denne forbindelse er kun inspireret af Ashcraft og Radvansky og vil derfor fremstå modificeret, da Ashcraft og Radvanskys menneskesyn er anderledes end Schutz'. Den ubevidste opmærksomhed relaterer hermed ikke direkte til den automatik, som er beskrevet ved Ashcraft og Radvansky, men i stedet til den 'ikke-refleksive' lysvågne tilstand, som er defineret ved Schutz.

Modellen læner sig hermed op ad Schutz' opstilling af skelet mellem Vi-relationen og Jeg-tilstanden og skildrer produktionen af cykelstiens fælles opmærksomhed, som er defineret ved den naturlige indstillings Vi-relation. I denne forbindelse fremstår Jeg-tilstanden som en modsætning til Vi-relationens fælles opmærksomhed, og vil fremstå som et billede på det enkelte individs uopmærksomhed.

I første omgang vil vi bruge 'produktion og dekonstruktionsmodellen' til at beskrive, hvordan man opnår en fælles opmærksomhed i en social verden. I denne forbindelse vil modellen skildre overgangen fra Jeg-tilstanden til Vi-relationen. Denne overgang består af fire forskellige stadier, som er tæt forbundet. Nedenfor vil vi præsentere modellen og efterfølgende vil vi forklare sammenhængen mellem de fire stadier.



(Egen produktion, 2014)

1. På grund af den intersubjektivitet samfundet er konstrueret af, befinder individet sig som udgangspunkt fra fødsel af i en tilstand af **Ubevidst Uopmærksomhed**. En tilstand Schutz definerer som (Jeg), fordi individet endnu ikke er blevet konfronteret med nogle udefrakommende problematikker, som kræver individets opmærksomhed. Individet er altså ubevidst om at det er uopmærksomt på, at der eksisterer en viden, holdning eller adfærd, som det ikke besidder. Individet læner sig herved udelukkende op ad de typificeringer, som det har fået videregivet som en del af den sociale arv og den kultur som individet er vokset op i.
  
2. Først når individet konfronteres med et problem, bevæger det sig videre til næste stadie, som er en tilstand af **Bevidst Uopmærksomhed**. Her bliver individet bevidst om, at det ikke besidder den viden, holdning eller adfærd, som skal til for at løse den problemstilling, som det er blevet konfronteret med.

3. Da individet nu er blevet konfronteret med en problemstilling, og det har indset, at det ikke har været opmærksom på dette problem bevæger det sig til næste stadie – **Bevidst Opmærksomhed**. I dette stadie har individet anerkendt, at det ikke besidder den nødvendige viden for at løse den problemstilling, det er blevet konfronteret med og søger aktivt efter en måde at løse problemet på. Ud fra Ashcraft og Radvanskys optik befinder individet sig her i en tilstand, hvor individets niveau af agtpågivenhed anses for at være for højt. Som del af den intersubjektive natur, der eksisterer i vores samfund, vil individet søge efter erfaring hos sine medmennesker for at løse problemet. Individet gennemgår hermed en typificeringsproces for at komme frem til en løsning på problemet. Denne typificering vil hjælpe Aktøren videre i sit projekt nu og i fremtiden. Der udvikles hermed nye idealtyper, som supplerer individets common sense viden.
  
4. I modellens sidste stadie bruger individet sin nyfundne erfaring til at agere i hverdagen. Individet befinder sig hermed i en tilstand af **Ubevidst Opmærksomhed**, og er med til at opretholde den fælles opmærksomhed, der er defineret som (Vi). Den ubevidste opmærksomhed beskrives også af Schutz ved, at en flok af Aktører besidder den samme common sense viden, og at de agerer ud fra denne. Det er et stadie, hvor vi ubevidst bruger vores akkumulerede viden og erfaring til at opnå hverdagens mål uden at støde på forhindringer undervejs. Ubevidst Opmærksomhed er, hvad Schutz i sin teori opstiller som det ikke-reflekterende lysvågne menneske - den naturlige indstilling.

Vi vil vende tilbage til denne model i forbindelse med vores analyse. Her vil vi sætte modellen overfor vores empiriske data for at få en forståelse for, hvordan individet i Jeg-tilstanden har indflydelse på produktion og dekonstruktion af den fælles opmærksomhed, som eksisterer på de københavnske cykelstier.

## Afrunding af teori

Dette er afslutningen på vores grundlæggende teoretiske fundament. Vi har i løbet af vores teoriafsnit præsenteret to perspektiver, det indre biologiske perspektiv og det ydre sociologiske perspektiv, som tilsammen skal gøre det muligt for os at forstå produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier. I forlængelse heraf har vi til sidst præsenteret vores egenproducerede 'produktion og dekonstruktionsmodel', der fremstår som en model af den verden vi undersøger. Modellen skildrer ligeledes forholdet mellem vores to perspektiver, som og hermed forholdet mellem vores tvær-epistemologiske tilgang. Som afslutning på vores teori vil vi opsummere, hvordan disse to perspektiver supplerer hinanden.

Gennem Schutz har vi redegjort for, at individet kan befinde sig i to diametralt modsatte relationer til de medmennesker, som omgiver individet. Her er der tale om henholdsvis Jeg-tilstanden og Vi-relationen. Vi-relationen er defineret som den naturlige ikke-reflekterende tilstand, som er med til at skabe og opretholde flowet og den fælles opmærksomhed på cykelstien. Både for det enkelte individ, men også for det sociale fællesskab. Befinder individet sig derimod i en Jeg-tilstand er der stor sandsynlighed for, at det enkelte individs ageren vil påvirke den fælles naturlige indstilling og hermed bryde flowet og den fælles opmærksomhed på cykelstien.

Vi anser i denne forbindelse det *indre biologiske perspektiv*, som vi har redegjort ved med Ashcraft og Radvansky for at være grundlaget for, at individet kan befinde sig i denne ubevidste uopmærksomme Jeg-tilstand. I vores kommende analyse vil vi undersøge, hvordan denne Jeg-tilstand kommer til udtryk på cykelstien, og tage stilling til hvordan denne påvirker den fælles opmærksomhed, som er defineret ved den naturlige indstillings Vi-relation.

Vi bruger herved Ashcraft og Radvanskys forståelse af de *indre biologiske perspektiv* til at forstå individets indflydelse på vores *ydre sociale perspektiv*, som er defineret ved Schutz.

I det følgende afsnit vil vi præsentere vores metodiske fremgangsmåde. I denne forbindelse har vi fokuseret på at få belyst både det indre biologiske perspektiv og det ydre sociologiske perspektiv af opmærksomheden på cykelstien. Det vil i løbet af metodeafsnittet fremgå hvilke metoder, der giver os adgang til de to perspektiver.

# Metode

---

Dette afsnit har til formål at præsentere de metoder og den fremgangsmåde, som skaber fundamentet for vores empiriske arbejde. Eftersom vi undersøger cyklismen i København ud fra en deduktiv tilgang, er vores empiriske arbejde rettet mod at udforske og underbygge dette felt.

Inden vi gennemgår vores empiriske fundament, som skaber grundlag for vores videre arbejder, vil vi indledningsvis gøre læseren opmærksom på, at vi forinden påbegyndelsen af dette speciale, har udført en række eksplorative undersøgelser. Disse har tilsammen ført os i retningen af den problemstilling, som dette speciale belyser. Vores eksplorative undersøgelser havde til formål, at afklare hvilke konkrete problematikker, der eksisterer på Københavns cykelstier. Som en del af disse undersøgelser, har vi udført en større spørgeskemaundersøgelse (Bilag 1, spørgeskema spørgsmålsguide) samt et interview med Søren Troels Berg fra Rådet for Sikker Trafik (Interview 1, Søren Troels Berg). Efter at have bearbejdet dataene fra disse undersøgelser, opnåede vi en indsigt, der gjorde det klart for os, at opmærksomhed er et centralt og omdiskuteret emne, når der fokuseres på Københavns cyklister (Interview 1, Søren Troels Berg: linje 61). I denne forbindelse blev det ligeledes klart for os, at disse eksplorative undersøgelser ikke ville kunne bidrage med noget konstruktivt til den konkrete problemstilling, som vi har opstillet. Derfor indgår disse undersøgelser ikke som en del af det empiriske fundament for dette speciale. Dog vil vi eksempelvis referere tilbage til vores spørgeskemaundersøgelse i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, fordi vi har indhentet vores respondenter på baggrund heraf.

Indledningsvist vil vi først og fremmest kort redegøre for, hvordan vi sikrer en stærk validitet gennem vores empiriske arbejde.

## Metodetriangulering

Vi har valgt at anlægge en metodisk tilgang, som er baseret på en række forskellige empiriske metoder. Ved at anskue vores problem gennem forskellige metoder, opnår vi den størst



mulige forståelse af det studerede emne. Samtidig er denne fremgangsmåde med til at øge validiteten af vores undersøgelse og vores resultater. Metodetrianguleringen består i, at vi udvinder data skabt på baggrund af en kombination af forskellige indsamlingsmetoder. I dette speciale består vores empiriske arbejde af et *ekspertinterview*, et *fokusgruppeinterview* samt *etnografiske observationer*. Denne sammensætning af kvalitative metoder, sørger for, at vi får afdækket så mange facetter af det studerede miljø som muligt. I denne forbindelse pointerer Gilbert, at en metode kan supplere hvor de andre metoder har mangler, og på denne måde sikrer vi en fuldendt undersøgelse af vores problemfelt (Gilbert, 2008:127). Metodetrianguleringen stemmer ligeledes overens med vores hermeneutiske forståelse af, hvordan vi opnår vores endelige forståelse.

## **Ekspertinterview**

Som første led i vores empiriske arbejde har vi udført et ekspertinterview, med Mette Møller, som er trafikpsykolog fra DTU (Interview 2, Mette Møller: linje 3). Ekspertinterviewet blev udført som et semistruktureret interview. Hermed havde Mette Møller mulighed for at supplere de spørgsmål og områder, som vi gerne vil have hende til at belyse. Professor i pædagogisk psykologi, Steiner Kvale, skriver følgende om semi-strukturerede interviews.

*"Det har en række temaer, der skal dækkes, såvel som forslag til spørgsmål. Men på samme tid hersker der åbenhed over for ændringer af spørgsmålenes rækkefølge og form således, at man kan forfølge de svar, interviewpersonerne giver og de historier, de fortæller". (Kvale, 2004: 129)*

Det er således os, der styrer interviewforløbet, men spørgsmålene kan tilpasse den retning interviewet tager, hvis retningen er relevant. Nedenfor vil vi præsentere Mette Møller.

- Mette Møller, trafikpsykolog, DTU:

Mette Møller er seniorforsker ved DTU Transport og beskæftiger sig til dagligt med transportpolicy og transportadfærd (dtu.dk, 2014). Vi udførte interviewet med Mette

Møller for at få et indblik i cyklisternes indre biologiske opmærksomhed, og hvilken rolle denne spiller på Københavns cykelstier. Gennem interviewet opnår vi hermed en forståelse for cyklisternes opmærksomhed i forhold til deres trafikale adfærd, og hvordan den enkelte cyklists uopmærksomhed kan påvirke andre cyklister på cykelstien.

Mette Møllers udtalelser formår at understøtte vores respondenters overvejelser om deres egne oplevelser som cyklister. Vi bruger i denne forbindelse Mette Møller til at belyse vores indre biologiske perspektiv.

## **Fokusgruppeinterview**

I forlængelse af vores interview med Mette Møller har vi udført et fokusgruppeinterview. Denne metode hviler som udgangspunkt på vores fænomenologiske tilgang, ved at give os adgang til de københavnske cyklisters forståelse af deres livsverden. Hertil formår vi ligeledes at få et indblik i respondenternes forståelse af deres egen indre opmærksomhed. Vores fokusgruppeinterview formår altså til en hvis udstrækning, at give os adgang til både vores indre biologiske perspektiv og vores ydre sociale perspektiv. Gennem vores fokusgruppeinterviewet opnår vi herved, at få en indsigt i hvordan vores respondenter oplever deres egen opmærksomhed og andres uopmærksomhed på cykelstien.

Årsagen til at vi benytter os af et fokusgruppeinterview, skal findes i de indsigter respondenterne opnår om deres egne forforståelse, på baggrund af den gruppeinteraktion, som kendetegner fokusgruppeinterviewet (Halkier, 2008: 9). Udføres et fokusgruppeinterview korrekt, fordres en diskursiv proces respondenterne imellem, hvor deltagerne har *"mulighed for, at "tvinge" hinanden til at være diskursivt eksplicite i deres forhandlinger med hinanden"* (Halkier, 2008: 10). Fokusgruppeinterviewet er herved brugbart, da vi opnår en kvalitativ forståelse for, hvordan den sociale interaktion på cykelstien påvirker individets opmærksomhed. Ved fokusgruppeinterviewet opnår vi herved et indblik i den såkaldte 'tavse viden', selvfølgeligheder eller common sense, som respondenterne til hverdag bruger for at klare sig gennem dagligdagens aktiviteter i samspil med andre (Halkier, 2008: 10).

## Præsentation af respondenterne

Første del af processen ved udarbejdelsen af et fokusgruppeinterview går på at indhente respondenter. Vores kriterier for indhentningen af vores respondenter var som udgangspunkt blot at finde nogle københavnske cyklister, som havde lyst til at deltage. Hertil havde vi intentionen om at finde en blanding af forskellige typer cyklister i forskellige aldre, som ikke var en del af vores personlige netværk. For at imødekomme disse kriterier valgte vi, at indhente vores respondenter gennem vores omtalte eksplorative spørgeskema-undersøgelse. Spørgeskemaet blev hovedsageligt besvaret af studerende i København, hvoraf størstedelen var mellem 25 og 30 år. I spørgeskemaet gav vi deltagerne mulighed for at sætte kryds, hvis de havde lyst til at deltage i et efterfølgende fokusgruppeinterview. Dette var der overraskende mange der var interesserede i – faktisk hele 152 ud af de 497 personer, som besvarede vores spørgeskema.

Vi udsendte hermed en invitation til vores fokusgruppeinterview, til disse 152 personer, hvoraf kun 5 personer svarede positivt tilbage. Heraf var det kun 4 af disse, som mødte op til selve interviewet. Den femte respondent, som desværre ikke dukkede op, var den eneste af de fem inviterede, der skilte sig bemærkelsesværdigt ud fra de andre. Han var 41 år, var i fast arbejde og kunne hermed tilføre interviewet et anderledes perspektiv end de resterende fire respondenter, som dukkede op til interviewet. Vores fire resterende respondenter tilhører samme målgruppe af unge studerende, hvilket selvfølgelig påvirker validiteten af vores fokusgruppeinterview. Dog bevirkede denne sammensætning er respondenter, at der var en produktiv og ligesindet stemning under interviewet, fordi respondenterne følte sig på bølgelængde med hinanden (Stewart et al, 2007: 27). I denne forbindelse anser vi derfor stadig dataene som valide, idet de fire respondenter havde forskellige måder at færdes i trafikken på, hvilket medvirkede til at vi opnåede et forholdsvist alsidigt indblik i cyklisternes livsverden. Nedenfor vil vi give en kort præsentation af vores fire respondenter.

- **Marta:** Marta er 28 år er studerende på RUC. Hun er bosat på Amager og cykler primært i København, fra Amager til Indre by (Interview 3:linje 22). Hun er født og opvokset i Polen, men flyttede i en ung alder til Danmark (Interview 3, Marta: linje 218). Hun cykler fem til seks dage om ugen og kombinerer brugen af sin cykel med det

offentlige. Hun bryder en gang imellem færdselsloven, hvis der ikke er andre tilstede i trafikken. Hun synes selv, at hun har god kontrol over sin cykel og føler sig sikker i trafikken. Hun føler sig sjældent stresset i trafikken, men kan godt blive irriteret, hvis en medcyklisk fylder for meget på cykelstien. Marta betegner sig selv som en Gepard på cykelstien (Bilag 3).

- **Anton:** Anton er 25 år og studerende på RUC. Han er bosat i Københavns nordvest kvarter og cykler primært til Indre by, til Amager og en sjælden gang imellem til Gladsaxe (Interview 3:linje 24). Han cykler fem til seks dage om ugen og kører nogle gange over for rødt lys, hvis han vurderer at han ikke er til gene for andre. Han synes selv, at han har god kontrol over sin cykel, og føler sig sikker i trafikken. Han føler sig til gengæld ofte stresset på cykelstien, og bliver let irriteret, hvis andre cykler dårligt. Anton betegner sig selv som en Gepard på cykelstien (Bilag 4).
- **Alex:** Alex er 26 år og studerende på DTU. Han er bosat midt på Nørrebro i København og cykler primært til DTU og Rødovre (Interview 3:linje 27). Han cykler syv dage om ugen og kører overfor rødt lys, når han vurderer, at det er sikkert. Han mener selv at han har god kontrol over cyklen og føler sig sikker i trafikken. Han føler sig sjældent stresset i trafikken. Alex betegner sig selv som Gepard på cykelstien (Bilag 5).
- **Stella:** Stella er 25 år og studerende ved RUC. Hun er bosat på ydre Nørrebro og cykler primært til Indre by og Frederiksberg (Interview 3:linje 30). Hun cykler fem til seks dage om ugen og ifølge hende selv, bryder hun ofte færdselsloven. Hun synes selv, at hun har dårlig kontrol over sin cykel og føler sig usikker i trafikken. Stella betegner sig selv som en Pingvin på cykelstien (Bilag 6).

### Fokusgruppeinterviewguide

Vores fokusgruppeinterview er baseret på en semi-åben struktur, hvor en konkret spørgeguide skaber rammen for debatten. Af denne årsag er spørgeguiden bygget op som et

semistruktureret interview, således at respondenterne har mulighed for at komme med uddybende besvarelser, som efterfølgende kan debatteres respondenterne imellem (Bilag 2, Fokusgruppe interviewguide). På grund af interaktionen respondenterne imellem, kan der opstå situationer, hvor diskussionen tager en uventet drejning. Dette kan åbne op for nye indsigter, man som forsker har været uvidende om gjorde sig gældende om et emne, hvorved forskerens viden og forståelse om et emne udvides. Bevæger diskussionen sig i en irrelevant retning, har forskeren, som moderator, ligeledes mulighed for at rette respondenterne ind på rette spor ved hjælp af spørgeguiden (Halkier, 2008: 49). Forskerens rolle som moderator eller facilitator bliver herved, at *"muliggøre den sociale interaktion i fokusgruppen – ikke at kontrollere den."* (Halkier, 2008: 49).

### Fokusgruppeinterviewprocessen

Da fokusgruppeinterviewet herved er en opstillet samtale mellem en mindre gruppe mennesker, kan man ud fra et forskningsmæssigt perspektiv se *"samtalerne... som performative."* (Halkier, 2008: 49). Det vil sige, at samtalen i sig selv har betydning for respondenternes udtalelser, idet samtalen kan have praktiske konsekvenser. Disse konsekvenser kan eksempelvis være, at respondenterne forsøger at overtale hinanden til at acceptere deres vurderinger eller, at respondenterne forsøger at fremstå normale.

Det er muligt for moderatoren, at komme dette til livs ved at skabe en så uformel stemning som muligt mellem moderatoren og respondenterne. Dette kan gøres ved, at moderatoren selv opfører sig uformelt *"i forhold til påklædning, kropssprog og samtalestil."* (Halkier, 2008: 50). Forholdet mellem respondenterne er herved vigtig for validiteten af den data, som skabes på baggrund af fokusgruppeinterviewet. Ligeledes er en introduktion af projektet, moderatoren og respondenterne meget vigtig for resultatet, idet en introduktion er med til, at skabe deltagelse fra alle respondenter fra starten af interviewet.

På baggrund af ovenstående valgte vi at afholde fokusgruppeinterviewet i hjemlige omgivelser, hvor der blev serveret kaffe, te og kage, hvilket medvirkede til en afslappet og uformel stemning. Vi brugte ligeledes god tid på at tage personligt og interesseret imod alle respondenterne. I denne forbindelse foregik der small-talk mellem os som moderatorer og deltagerne samt respondenterne indbyrdes. Denne proces førte til at alle respondenterne

havde haft ordet inden interviewet gik i gang, hvilket medvirkede til at de alle deltog ligeligt fra starten af fokusgruppeinterviewet.

## **Transskription**

I forlængelse af vores forskellige interviews valgte vi, som led i vores hermeneutiske erkendelse, at transskribere både ekspert- og fokusgruppeinterviewet. Vores hermeneutiske tilgang til brugen af vores data fordrer et højt fortolkningsniveau, og ved at benytte os af fremgangsmåder som bl.a. transskription forøges chancerne for at få alle essentielle og værdifulde dele med, som uden transskriptionen muligvis ville gå tabt.

*”De ord, der bliver sagt, og de måder, de bliver sagt på, er fundamentet for dit analyse- og fortolkningsarbejde. Og der ryger alt for mange værdifulde informationer ud med badevandet, hvis man alene fortolker på baggrund af hukommelse og sporadiske noter”. (Fischer & Borch, 2012: 172)*

Som det fremgår, ligger vores interviews til grund for en stor del af vores forståelse for produktion og dekonstruktion af opmærksomhed på de københavnske cykelstier. For at få den mest valide og mest korrekte forståelse af opmærksomheds betydning for det enkelte individ og fællesskabet er det derfor afgørende, at udtalelser citeres korrekt.

## **Etnografisk undersøgelse**

Sidste del i vores empiriske arbejdsproces består af etnografiske observationer. Som etnografer har vi mulighed for at fordybe os i en cyklisternes ageren i hverdagen og observere de adfærdsmønstre, som eksisterer blandt cyklisterne.

Det unikke ved den etnografiske undersøgelse er, at man løbende indsamler empirisk data, ved brug af øjeblikkelige noter, billeder eller andet, som er med til at bevare stemninger og situationer, som er beskrivende for den observerede gruppes adfærd i dens naturlige omgivelser (Bryman, 2004: 306). Måden, hvorpå man som etnograf indsamler håndfast data, kan have store variationer alt efter den tilgang man har til observationen.

Bryman fremhæver fire forskellige roller, som en etnograf kan indtage. De fire roller varierer alt efter hvor stor deltagelse eller frigørelse etnografen har til den observerede gruppe (Bryman, 2004: 301).

1. *"Complete participant. According to Gold, the complete participant is a fully functioning member of the social setting and his or her true identity is not known to members. As such, the complete participant is a covert observer [...]."*
2. *Participant-as-observer. This role is the same as the complete participant one, but members of the social setting are aware of the researcher's status as a researcher. The ethnographer is engaged in a regular interaction with people and participates in their daily lives.*
3. *Observer-as-participant. In this role, the researcher is mainly an interviewer. There is some observation but very little of it involves any participation.*
4. *Complete observer. The researcher does not interact with people."* (Bryman, 2004: 301).

Under vores etnografiske observationsarbejde indtog vi rollen som *Complete observer*. Vi fungerede hermed som komplette observatører uden at interagere med cyklisterne. Formålet med vores observationer er at få et virkelighedsnært indblik i, hvordan cyklister agerer på cykelstien. Mere specifikt fokuserer vores observationer på at udpege situationer og handlinger, som kan sættes i direkte forbindelse med individets opmærksomhed og uopmærksomhed, og som vi mener påvirker individets ageren på cyklen. Med andre ord bruger vi vores observationer til at udpege de hverdagssituationer, som vi fik italesat ved vores fokusgruppeinterview, der har indflydelse på den enkeltes indre biologiske opmærksomhed og den ydre fælles opmærksomhed på cykelstien.

Vi vælger at betegne os selv som etnografer i forbindelse med vores observationer af de københavnske cyklister, idet vi forsøger at få et indblik i, hvordan de sociale relationer cyklisterne imellem påvirker deres fælles opmærksomhed. Ifølge Bryman ser mange teoretikere dog ikke den 'komplette observatør', som en del af den anerkendte etnografi (Bryman, 2004: 301). Vi vil i denne forbindelse forsvare vores position som etnografer i forhold til den case, vi beskæftiger os med. Havde vi valgt at indtage rollen som eksempelvis

deltagende-observatører, havde der været stor risiko for, at vi havde haft en indflydelse på de resultater, vi ville opnå. Denne tilgang benyttede bl.a. den anerkendte canadiske mikrosociolog Erving Goffman i sine studier af menneskets dramatisering af sig selv i hverdagslivet. Han valgte at udfordre de observerede individers "faces" eller ansigt udadtil for at få et indblik i, hvordan sociale relationer influerer individets adfærd (Gilbert, 2008: 10). I modsætning hertil arbejder vi ud fra en filosofisk rationalistisk forståelse af individets væren i en social verden, som vi har opstillet med Schutz. Hermed vælger vi derfor at indtræde i den passive ornitologiske observatørrolle. Vi sikrer ved vores etnografiske rolle som den komplette observatør, herved et så "rent" billede af det fænomen, vi beskæftiger os med som muligt.

## Observationsprocessen

For at få et indblik i de københavnske cyklisters hverdagscyklisme har vi valgt at lave vores observationer på udvalgte cykelstier i København. Vi har udført vores observationer over tre omgange. Vores to første observationsrunder foregik på verdens mest trafikerede cykelsti – cykelstien, som forbinder Nørrebro med indre by, og som forløber over Dronning Louises Bro (Mejlvang, politiken.dk, 2011). Vi valgte at udføre vores første observationer på denne strækning, fordi den repræsenterer nogle af de bedste cykelforhold i København. Cykelstien er dobbelt så bred her som andre steder i byen og er den bredeste i København. På dette grundlag vurderede vi, at denne strækning ville være et godt 'laboratorium' for vores observationer, og at vi her ville se nogle tydelige eksempler på, hvad der kan påvirke den enkelte cyklists opmærksomhed.

### *1. observationsrunde*

Vores første observationer foregik lørdag den 19. april, fra kl. 08:00-12:00. Disse observationer foretog vi i fællesskab. Vi valgte at observere cykeltrafikken, som kørte mod indre by. Dette valg traf vi, fordi langt de fleste cyklister kørte denne vej.

De observationer, som vi gjorde på denne dag, var yderst frugtbare. Vi observerede mange situationer, som kunne pege i retningen af hvilke faktorer, der kan påvirke individets indre



opmærksomhed på cykelstien. Vi oplevede en meget 'løssluppen' og afslappet stemning på cykelstien, forstået på den måde, at cyklisterne havde meget plads til at lade deres personlige projekter fylde meget under kørslen (dette vil blive uddybet i analysen). Disse observationer skabte grundlaget for første udkast til vores analyse, men fordi disse observationer er foretaget en lørdag, fandt vi det nødvendigt at supplere dem med observationer foretaget i myldretiden på en hverdag, for at få et indblik i om den samme adfærd gjorde sig gældende i cyklisternes hverdag.

## *2. observationsrunde*

I forbindelse med udførelsen af 2. og 3. observationsrunde, valgte vi at dele os op. Derfor foregik 2. og 3. runde på samme tid, men på to forskellige lokationer. Begge observationer blev foretaget tirsdag den 6. maj, fra kl. 07:30-08:30. 2. runde foregik igen på Dronning Louises Bro for at få et indblik, i om den samme løsslupne stemning og adfærd ville gøre sig gældende i myldretrafikken.

Det viste sig, at der var betydeligt flere cyklister på strækningen end under 1. observationsrunde. I forhold til 1. runde observerede vi her et fald i antallet af cyklister, som udførte personlige projekter på cykelstien. Dog var flere af de situationer, som vi observerede første gang, stadig repræsenteret under 3. observationsrunde.

## *3. observationsrunde*

3. observationsrunde blev foretaget på Gammel Kongevej, på strækningen mellem Sankt Thomas Alle og Værnedamsvej, i retning mod indre by. Ligesom strækningen over Dronning Louises Bro er denne cykelsti meget trafikeret, men cykelforholdene er markant anderledes. Cykelstien er væsentlig smallere, og byrummet er meget tættere i form af, at der er fem etagers boligkomplekser på begge sider af vejen samt butikker overalt i gadeplan. Dette tætte byrum skulle blandt andet vise sig at påvise dekonstruktion af cyklisternes opmærksomhed.

I forhold til observationerne fra 1. og 2. runde oplevede vi en markant anderledes cykeltrafik på denne strækning. Vi oplevede specielt en tættere kørsel blandt cyklisterne, hvilket så ud til at kræve mere af den enkeltes opmærksomhed, end det var tilfældet på Dronning Louises Bro.

I denne forbindelse oplevede vi et markant fald i antallet af cyklister, som udførte personlige projekter under kørslen.

### Dokumentationsværktøjer

Vi har valgt at dokumentere vores observationer via både videooptagelser og billeder, hvoraf vi vil præsentere vores resultater som billeder. Under vores observationer benyttede vi to kameraer med zoomobjektiver (70-300 mm), hvilket gjorde det muligt for os at observere og dokumentere cyklisterne på afstand. Enkelte af de situationer, som vores billeder repræsenterer, kan være svære at afkode visuelt, derfor valgte vi ligeledes at tage noter for at kunne koble et billede op med den situation, som billedet repræsenterer (Bryman, 2004: 308). Det kan eksempelvis være svært at afkode om en person taler i telefon via headset, eller om personen blot lytter til musik ved blot at se på et billede. Det var dog tydeligt under observationerne at afkode, hvad personerne med headset foretog sig i situationen og ved at notere en beskrivelse af situationen, har vi haft god mulighed for at bruge vores observationer i den rette kontekst.

Under samtlige observationer forsøgte vi så vidt muligt, at observere, optage og fotografere i det skjulte. Vi oplevede dog ved enkelte tilfælde, at vi som observatører var årsag til at cyklisterne fjernede deres opmærksomhed fra cykelstien, da enkelte cyklister fandt det interessant at se, hvad vi foretog os med kamera og notesblok. Vi har i denne henseende ikke været 100 % anonyme, men vi anser dog stadig vores data som valide, idet det først var, når cyklisterne befandt sig tæt på os, at de lagde mærke til os.

### **Validiteten af vores metodiske fremgangsmåde**

I dette afsnit vil vi redegøre for validiteten af vores empiriske data. Som det fremgår, består vores empiriske arbejde af en triangulering af forskellige metoder. På baggrund heraf er det muligt for os at opnå en grundig og valid indsigt i den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien.

Ved socialvidenskab forekommer der tre essentielle kriterier for evalueringen af den forskning, som ligger til grund for forskningens resultater – pålidelighed, gentagelse og validitet (Bryman, 2004: 28). Heraf anses validitet af mange forskere som det vigtigste kriterium til evaluering af forskning. Validitet kan forstås på mange måder og Bryman opstiller fire hovedtyper – Measurement, Internal, External og Ecological (Bryman, 2004: 28).

Vi vil ikke gå i dybden med de forskellige typer af validitet, men udelukkende fokusere på den validitet, som vedrører vores studie af opmærksomhed på de københavnske cykelstier – Ecological validity eller 'økologisk' validitet.

Vi beskæftiger os med den økologiske validitet, idet den vedrører et kriterium om, hvorvidt vores metoder giver os et indblik i menneskers hverdag, eller som Cicourel (1982: 15) skriver det ifølge Bryman; *"Do our instruments capture the daily life conditions, opinions, values, attitudes, and knowledge base of those we study as expressed in their natural habitat."* (Bryman, 2004: 29). Dette kriterium skal herved forstås ud fra, at forskning til tider producerer valide resultater, som dog har meget lidt med de studerede menneskers hverdagsvirkelighed at gøre. Bryman redegør i denne forbindelse for, at jo mere en forsker influerer situationen og den del af hverdagslivet, som studeres, des større vil invaliditeten være (Bryman, 2004: 29). Dette vil sige, at jo mere naturligt den observerede situation fremstår, des større er validiteten. Vores observationer lever som allerede beskrevet op til dette kriterium, fordi vi har valgt at observere cyklismen i København uden at påvirke den. Hermed fremstår vores observationer som et naturligt indblik i den situation vi undersøger. I forlængelse heraf vil vi dog pointere, at vi er opmærksomme på, at der kan være grundlag for fejlfortolkninger af de ting, vi observerer. Vi forsøger at undgå at drage forkerte fortolkninger ved at frasortere observerede situationer, som kan misfortolkes.

I henhold til vores fokusgruppeinterview forekommer situationen som undersøges dog som opstillet og ikke naturlig. Det kan have en umiddelbar indflydelse på validiteten af fokusgruppeinterviewets resultater. Opstilling af en unaturlig situation kan have en indvirkning på den forståelse man ved undersøgelsen opnår, idet der forekommer en risiko for at resultaterne fremstiller et 'uvirkeligt' billede af det felt vi undersøger. Dette mener vi dog ikke er tilfældet i forbindelse med vores fokusgruppeinterview.

Vores grundlæggende validitet skal findes i vores behandling af vores empiriske resultater. Som det vil fremgå af den følgende analyse, så formår resultaterne fra vores forskellige

metoder at støtte og underbygge hinanden og vores teori. Denne validitet beror på vores hermeneutiske erkendelsesgrundlag, idet at vores resultater supplerer, og hermed validerer hinanden.

# Analyse

---

I dette afsnit vil vi sætte vores præsenterede teorier overfor for den virkelighed, som vi undersøger i dette speciale - nemlig københavnske cyklisters opmærksomhed på cykelstien. I denne forbindelse vil vi inddrage vores empiriske data til at skabe koblingen mellem teori og virkelighed. Formålet med analysen er at definere en række scenarier fra virkelighedens hverdagscyklisme, som har med cyklisternes uopmærksomhed at gøre. Disse scenarier vil vi udpege på baggrund af vores empiriske undersøgelser. Med udgangspunkt i disse scenarier, vil vi analysere os frem til, hvordan den enkeltes og den fælles opmærksomhed produceres og dekonstrueres på Københavns cykelstier.

Indledningsvis vil vi på baggrund af Schutz begreber beskrive cyklisterne som en gruppe. Dette gør vi med henblik på at forstå den fælles opmærksomhed, som cykelstiens trafikken er bygget op omkring. Vi vil med andre ord beskrive den Vi-relation, som cyklisterne indgår i på cykelstien. I forlængelse heraf, vil vi kort redegøre for, hvordan vi oplevede grupperingen af cyklister under vores observationer.

Efterfølgende vil vi på baggrund af Ashcraft og Radvansky, beskrive grundlaget for dekonstruktionen af den enkelte cyklists opmærksomhed. Vi søger i denne forbindelse at beskrive uopmærksomheden på cykelstien fra et indre perspektiv. I forlængelse heraf vil vi på baggrund af vores interview med Mette Møller få et generelt indblik i, hvordan den enkelte cyklists uopmærksomhed kommer til udtryk på cykelstien.

Herefter vil vi på baggrund af vores empiriske data opstille fire scenarier fra hverdagscyklismen, som bunder i den enkelte cyklists uopmærksomhed. Hvert scenarie vil synliggøre en virkelig problematik, som vi er blevet opmærksomme på, gennem vores empiriske arbejde.

Efter at have opstillet de fire scenarier vil vi analysere os frem til, hvordan den enkelte cyklists uopmærksomhed påvirker den fælles opmærksomhed, som er defineret ved Schutz' opfattelse af cyklisterne som en gruppe.

Analysen af vores fire scenarier vil vi efterfølgende sætte overfor vores 'produktion og dekonstruktions model', som vil hjælpe os med at visualisere overgangen mellem opretholdelsen af den producerede fælles opmærksomhed og dekonstruktionen af denne.

Undervejs i processen vil vi løbende inddrage citater fra vores ekspert- og fokusgruppe-interview.

Efter analysen vil vi udvælge et af vores fire scenarier, som vi vil sætte overfor Thaler og Sunsteins teori om nudging. På baggrund heraf vil vi præsentere ét nudgingforslag, som vil udmærke sig ved at påvirke modtagerens adfærd på en markant anderledes måde end den sepstrupske tilgang.

## **Cykelstiens ideelle fællesskab**

Til at beskrive cyklisternes ideelle fællesskab og definere cyklisterne som en gruppe vil vi trække på Schutz' teorier herom. Ud fra Schutz' termer kan man betragte alle Københavns cyklister som såkaldte *samtidige*. Cyklisterne kan hermed ses som en talrig blandet flok af individuelle Aktører, som hver især agerer i trafikken på baggrund af deres personlige fortolkning af den intersubjektive common sense viden, som dikterer, hvordan man bør agere på cykelstien. For den enkelte Aktør fremstår alle de andre cyklister som anonyme og ukendte og defineres som *funktionelle typer*. Aktøren vurderer hermed de Andre på baggrund af deres funktion. Disse Andre kan betragtes som individuelle Aktører, der deler objektiv tid med den enkelte Aktør, men som befinder sig i et andet rum. Her refererer det andet rum til en anden cykelsti, end lige præcis den som den enkelte Aktør befinder sig på.

Ifølge Schutz defineres de sociale relationer, som forekommer mellem Aktøren og de Andre, ud fra graden af, hvor anonymt de Andre fremtræder for Aktøren. Dette perspektiv er vi nødt til at forholde os kritiske overfor i forbindelse med vores konkrete case. Langt de fleste relationer, som opstår mellem Københavns cyklister forekommer særdeles anonymt. Derfor må vi antage, at størstedelen af de Andre fremstår som *funktionelle typer*. Den enkelte Aktør vil hermed på afstand definere Andre som cyklister, og først når Aktøren deler objektiv tid og rum med disse Andre, kan Aktøren vurdere, hvilken specifik cyklisttype de Andre fremstår som. I denne situation går de Andre fra at være defineret som *funktionelle typer* til at fremstå som *konsociater* til den enkelte Aktør – dog er grundlaget for relationen stadig forholdsvist anonymt. I denne situation indgår Aktøren som en del af et socialt fællesskab, som bygger på interaktion blandt cyklisterne.

Det er i denne situation muligheden for at skabe en Vi-relation opstår. En Vi-relation, som bygger på en idealistisk konsensus af gensidig forståelse og perspektiv i det sociale fællesskab, som cyklismen repræsenterer. Dette Vi opstår, når en gruppe af Aktører deler den samme forståelse for, hvordan man agerer på cykelstien. Aktørerne deler hermed en gensidig *common sense viden* i forhold til at benytte cykelstien som rum. Når denne tilstand opstår, lever Aktørerne, som indgår i Vi-relationen, i det Schutz kalder for *den naturlige indstilling* – en 'ikke reflektiv' lysvågen tilstand, hvori individerne hver især har deres opmærksomhed rettet mod deres fælles *projekt* – at komme fra A til B. I denne tilstand deler konsociaterne ikke kun objektiv tid og rum, men ligeledes en indre tid og et mentalt rum. I Vi-relationen lever Aktørerne hermed i et fælles *Nu*, hvor der opstår en konsensus om, hvad det Nu, skal bruges til, og hvordan cykelstien skal benyttes i forhold til det fælles projekt. I denne forbindelse går cyklisternes fælles projekt ud på at komme ubesværet og sikkert frem uden at blive forstyrret. Aktørerne i Vi'et deler hermed den samme *relevansopfattelse*. Ifølge Schutz udmærker denne Vi-relation sig ved, at der forekommer en unik synkronisering af indre tid og rumlig forståelse, hvor Aktørernes horisont smelter sammen. Schutz beskriver tilstanden således:

*"In the community of space and time we were attuned to one another; his self reflected mine; his experiences and my experiences formed a common stream, our experience; we grew older together."* (Schutz, 1976: 38)

I henhold til vores egenproducerede 'produktion og dekonstruktion model', kommer denne Vi-relation til udtryk i modellens fjerde stadie, som beskriver den ideelle tilstand for et individ at befinde sig i. Her befinder individet sig i en lysvågen tilstand af ubevidst opmærksomhed – en tilstand, som vores respondenter kan relatere til. Respondenten Alex beskriver tilstanden som en form for flowtilstand.

*"Jeg tænker også noget med at være rigtig effektiv uden rigtigt, at tænke over at man skal være effektiv. Man er bare i flow."* (Interview 3, Alex: linje 198)

Dette perspektiv kommer ligeledes til udtryk i Antons overvejelse om, hvordan trafikken på cykelstien ideelt set forløber.

*"Jamen altså, jeg forstår det stadig lidt som på motorvejen, at det bare sådan kører i en eller anden strøm som [...] Man behøver ikke rigtigt at kommunikere som sådan, man kan lige række hånden ud eller blinke med blink lyset, men ellers så kører det bare." (Interview 3, Anton: linje 195)*

Antons udtalelse kan fortolkes som et billede på, hvordan Aktører i en Vi-relation agerer uden rigtig at kommunikere sammen. Aktørerne agerer i stedet på baggrund af en ikke italesat gensidig common sense viden, som skaber grundlag for, at trafikken forløber flydende for Aktørerne, som indgår i Vi-relationen. Denne antagelse stemmer ligeledes overens med Anette Jerup Jørgensens forståelse af cykelstiens flow, som vi præsenterede i case-beskrivelsen.

*"[...] når flowet opstår, deler alle en stiltiende enighed om, hvordan man skal forholde sig til hinanden". (Jørgensen, Cyklistforbundet.dk, 2014)*

Blandt Aktørerne opstår der hermed en gensidig oplevelse af, at man ved, hvordan de Andre vil agere i fremtiden. Den enkelte Aktør opbygger hermed en tillid til de Andre, som er baseret på Aktørens antagelse om, hvordan han tror, de andre vil agere. Denne proces kalder Schutz for *typificeringsprocessen*, og det er på baggrund af denne proces, at den enkelte Aktør danner sin common sense viden om, hvordan han bør agere i forhold til andre Aktører. I en Vi-relation skaber denne proces grundlag for en gensidig tillid blandt Aktørerne. Denne tillid giver Stella udtryk for i citatet nedenfor, hvor hun beskriver, hvordan en gruppe af cyklister kan færdes uproblematisk sammen.

*"Ja, samtidig med at man føler sig sikker, selvom at man kører med måske 20 cm mellem dækkene, at man føler det fungerer og at jeg har tillid til, at den der kører*



*foran mig ikke bare trækker i bremserne uden at vise af med hænderne først [...]."*  
(Interview 3, Stella: linje 201)

I vores interview med Mette Møller blev det pointeret, hvordan fundamentet for typificeringsprocessen er en grundsten i cyklismen. Dette fremgår af citatet nedenfor.

*"Altså det personlige, at aflæse folks kropssprog i det hele taget, så kan man måske få en fornemmelse af – er de sure, er de ikke sure, har de set mig, har de ikke set mig. Så på den måde er det vigtigt at aflæse hinanden i trafikken. Specielt for cyklister, fordi de ligesom er ude i det fri."* (Interview 2, Mette Møller: linje 219)

Som det fremgår af ovenstående citat er det et grundvilkår i cyklismen, at man 'aflæser' hinanden for at få en fornemmelse af, hvordan man tror, andre vil agere i fremtiden. Det er på baggrund af denne 'aflæsning' eller typificeringsproces den enkelte Aktør agerer i det sociale fællesskab, som cyklismen repræsenterer med det formål at opnå og opretholde den naturlige indstilling.

Netop denne antagelse er fundamental for cyklismen, fordi cyklismen fremstår som en *frivillig gruppe*. Cyklismen er altså ikke en eksistentiel gruppe, som den enkelte aktør er født ind i, men en gruppe som alle kan blive en del af. Ifølge Schutz udmærker frivillige grupper sig ved at Aktørene i gruppen ikke automatisk optager eller tilegner sig de typificeringer og den common sense, som udgør gruppens struktur (Schutz, 1976: 252). Der eksisterer herimod en dynamik, idet gruppens medlemmer konstant forhandler gruppens typificeringer, common sense viden og relevansstruktur.

### De faktiske fællesskaber på cykelstien

I specialets casebeskrivelse præsenterede vi Anette Jerup Jørgensens kategorisering af cyklister. Hun opdeler cyklisterne i fire grupper, som hver især, ud fra Schutz' optik, repræsenterer fire forskellige Vi-relationer på cykelstien. På baggrund af vores observationer har vi fået et indblik i, hvordan disse fire grupper eksisterer på de københavnske cykelstier.

Under vores observationer oplevede vi at cyklisterne, som passerede os, kom i bølger. Dette skyldes, at vi placerede os på strækninger, som blev opdelt af lysregulering. Hver gang der blev grønt for cyklisterne, blev der frigivet en ny bølge af cyklister, som vi kunne observere. Under hver af vores tre observationsrunder, observerede vi et stort antal bølger, som helt automatisk opdelte sig i mindre grupper af cyklister. Disse grupper stemmer i høj grad overens med Anette Jerup Jørgensens fire cyklisttyper.

I mange tilfælde observerede vi en lille gruppe Geparder, som forsøgte at undslippe flokken af andre cyklister. Dette forsøgte de at gøre ved at sætte et højt tempo, som langt størstedelen af de resterende cyklister ikke havde intentioner om at følge. Efter geparderne observerede vi det, vi vil kategorisere som primærgruppen. Dette er den største samling af cyklister, som følges ad i et ensartet tempo. Billedet nedenfor illustrerer denne observation.



(Billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

Ud fra Jørgensens kategorier kan denne gruppe af cyklister opfattes som Pingviner. De udmærkede sig ved at følge flokken og følge det tempo, som blev sat af de forreste i gruppen. I nogle tilfælde blev denne primærgruppe opdelt i to grupper, hvoraf den sidste del kan opfattes som Gnuer. Denne gruppe bestod af cyklister, som holdte et lavere tempo end den store flok Pingviner. Til sidst i bølgen observerede vi stort set hver gang et par enkelte afstikkere, som udmærkede sig ved at køre væsentligt langsommere end alle andre. Disse cyklister kunne meget vel opfattes som Æsler, hovedsageligt på baggrund af deres lave tempo. Disse fire grupper kan opfattes som fire forskellige fundamentaler for fire forskellige Vi'er. Ud fra vores observationer kan vi argumentere for, at Aktørerne i de fire grupper deler en

gensidig common sense viden og relevansopfattelse i forhold til, hvordan man benytter cykelstien som rum. Ligeledes kan man argumentere for, at Aktørerne deler en indre tid, og at de lever i et fælles Nu, hvor de i grupperne er enige om, hvordan dette Nu skal bruges i forhold til at fuldføre det fælles projekt. I og med, at Aktørerne indfinder sig i Vi-relationer, udlever de deres liv under omstændigheder, hvor Aktørernes common sense viden og relevansopfattelse stemmer overens. Det er på dette grundlag, at Aktørerne hver især kan agere som cyklister i den naturlige indstilling.

Vi har nu fået et indblik i, hvordan cyklisternes ideelle fællesskaber indfinder sig på cykelstien, og hvad grundlaget for disse fællesskaber er baseret på. Aktørerne i disse ideelle fællesskaber agerer ud fra den naturlige indstilling, hvilket ud fra Schutz' optik er den ideelle tilstand for den enkelte og fællesskabet.

For at forstå hvordan denne ideelle tilstand kan blive brudt, og hvordan Aktørerne kan blive hevet ud af den naturlige indstilling, vil vi se nærmere på, hvordan den enkelte Aktørs opmærksomhed brydes på cykelstien. I denne forbindelse vil vi først beskrive grundlaget for den enkeltes uopmærksomhed og herefter beskrive, hvordan den enkeltes opmærksomhed kan opdeles. I forlængelse heraf vil vi opstille fire scenarier, som vil være konkrete eksempler på hvor den enkelte Aktørs uopmærksomhed kommer til udtryk på cykelstien.

## **Grundlaget for den enkeltes uopmærksomhed**

Ifølge Ashcraft og Radvansky er menneskets opmærksomhedskapacitet begrænset, hvilket betyder, at mennesket ikke altid kan overskue flere større projekter på samme tid. Hvis vi sætter dette perspektiv overfor cyklismen, antager vi, at første gang en cyklist sætter sig i sadlen, vil det kræve individets komplette opmærksomhed at manøvrere cyklen. Som udgangspunkt vil individets manøvrering af cyklen forløbe som en kontrolleret proces. Individets ageren vil i denne fase være præget af et meget højt niveau af agtpågivenhed. Efterhånden som individet lærer at cykle, vil den kontrollerede proces langsomt begynde at tage form som en automatisk proces. Dette skal forstås ved at selve det motoriske i at cykle over tid vil forløbe gennem individets automatiske system. Jævnført Ashcraft og Radvansky trækker automatiske processer ikke på individets begrænsede opmærksomhedskapacitet, og

hermed vil individet gradvist frigive mere og mere opmærksomhedskapacitet under fremtidige cykelture. Dette skaber forudsætningen for at individets agtpågivenhed vil dale til et passende niveau, og ifølge Ashcraft og Radvansky vil denne tilstand skabe forudsætningen for, at individet vil opdele sin opmærksomhed ved at føle overskud til at lave andre ting, mens individet cykler.

Ligeså snart individet selektivt allokerer en større del af sin opmærksomhedskapacitet til at indfange udefrakommende stimuli, som i første omgang ikke har relevans for det primære projekt (cykelturen) individet har sat sig for, skabes grundlaget for at individet vil begynde at lade sig distrahere af udefrakommende stimuli. Distraction kan komme til udtryk og påvirke individet på mange forskellige måder. I denne forbindelse er det op til individet selv at sørge for at allokere størstedelen af sin opmærksomhedskapacitet mod de faktorer, som har relevans for det projekt, som individet har gang i – nemlig de faktorer, som har relevans for cykelturen.

## **Uopmærksomhedens mange ansigter**

Som det fremgår af Ashcraft og Radvanskys teorier, kan menneskets opmærksomhed opdeles i kontrollerede og automatiske processer. I forhold til menneskets perception af stimuli opdeler Ashcraft og Radvansky menneskets opmærksomhed i visuel, auditive og mental opmærksomhed. Dette perspektiv er Mette Møller enig i, men supplerer perspektivet ved at pointere, at cyklister kan være uopmærksomme i trafikken på fire forskellige måder:

*”Vi skildrer mellem fire måder at være uopmærksom på. Altså det auditive, det visuelle, det motoriske og det mentale. Og så kan man stille sig selv spørgsmålet – hvad er værst. Og man kan ikke svare på det. Selvfølgelig er det idiotisk at tage en pose over hoved og tage ud i trafikken, for så kan man ikke se noget. Men det er ligeså farligt, at tænke på noget andet mens man cykler [...]”. (Interview 2, Mette Møller: linje 317)*

Udover at være visuel, auditiv og mental uopmærksom kan man herved også være motorisk uopmærksom i trafikken. Mette Møller pointerer, at den motoriske opmærksomhed er væsentlig når man cykler, fordi man bruger sin krop og hermed sin motorik til at manøvrere cyklen. På denne måde er der en direkte sammenhæng mellem den enkelte cyklists pågældende uopmærksomhed og den måde, hvorpå individet agerer fysisk i trafikken. Dette fremstår ligeledes af citatet nedenfor.

*”Og man kan jo se det på den måde, at der er noget motorisk i at cykle og så er der noget mentalt, hvis man kan sige det sådan, og så selvfølgelig noget visuelt og auditivt. Og der kan man jo se, at hvis man gør noget fysisk, altså skifter sang eller sådan noget, så kan man komme til at slingre lidt ikke. Hvorimod hvis man bare hører musik eller er i gang med en god snak med en veninde, så mister man mere evnen til at reagere og bearbejde.”* (Interview 2, Mette Møller: linje 306)

Som det fremgår af ovenstående citat, kan den enkelte cyklist blive distraheret og være uopmærksom på mange forskellige måder. Men uanset hvordan den enkelte cyklist bliver distraheret, pointerer Mette Møller, at uopmærksomhed bl.a. kan komme til udtryk på én måde.

*”Det kan jo komme til udtryk ved at man opfører sig uforudsigeligt [...]. Man gør noget som man måske ikke ville have gjort, hvis man var opmærksom. Man får bragt sig selv i en eller anden uheldig situation.”* (Interview 2, Mette Møller: linje 51)

Som det fremgår af citatet, kan den enkeltes uopmærksomhed komme til udtryk gennem en *uforudsigelig* adfærd i trafikken. Denne uforudsigelighed skal forstås på den måde, at den enkelte Aktør agerer anderledes, end de resterende cyklister forventer. Denne uforudsigelighed kan ifølge Mette Møller bringe både aktøren og andre cyklister i uheldige situationer. Trafikken er bygget op omkring forudsigelighed – en forudsigelighed, som er

nødvendig for at holde det trafikale flow i gang. Ud fra Schutz' optik er denne forudsigelighed forbundet med cyklistgruppernes typificeringer, common sense viden og relevansopfattelse. Ligeså snart der opstår en uforudsigelig situation, påvirker det flowet i trafikken. Uanset om man er nybegynder eller rutineret cyklist, er det i de uforudsigelige situationer, ulykkerne sker, og det er derfor opmærksomheden blandt cyklisterne er så vigtig (Interview 2, Mette Møller: linje 69).

## **Fire uopmærksomhedsscenarioer på cykelstien**

I ovenstående har vi fået et indblik i grundlaget for cyklisternes ideelle fællesskab og den enkelte cyklists uopmærksomhed. Vi har set, hvordan den enkelte cyklist kan blive distraheret, og hvordan distraktionen kan skabe grundlag for dekonstruktionen af opmærksomhed, som kan føre til, at den enkelte cyklist agerer uforudsigeligt i trafikken. I det følgende vil vi præsentere fire uopmærksomhedsscenarioer fra hverdagscyklismen i København. Disse scenarier vil være baseret på vores empiriske data og er konkrete eksempler på, hvordan den enkelte cyklists opmærksomhed kan blive dekonstrueret på cykelstien.

### Scenarie 1 – Cyklisten og mobiltelefonen

Ud fra vores undersøgelser er det blevet klart for os, at mobiltelefonen spiller en stor rolle i cyklisternes hverdag. Brugen af mobiltelefonen er dog ikke entydig, men kommer til udtryk på flere forskellige måder afhængigt af, hvordan aktøren benytter mobiltelefonen under kørslen. Ud fra vores data kan vi pege på tre væsentlige situationer, hvor mobiltelefonen distraherer cyklisten.

- Cyklisten fører telefonsamtale via headset
- Cyklisten fører håndholdt telefonsamtale
- Cyklisten tjekker sin telefon under kørsel

### *Telefonsamtale via headset*

På de nedenstående billeder ses to cyklister, som begge fører samtaler via deres headset. Disse billeder blev taget på Dronning Louises Bro under 1. observationsrunde. Under vores øvrige observationer så vi mange lignende tilfælde, men vil i denne sammenhæng kun præsentere disse to cyklister.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro , 2014)

Ud fra Ashcraft og Radvanskys optik medfører denne handling, som udgangspunkt, at aktøren vil blive udfordret auditivt, fordi aktørens auditive opmærksomhed er rettet mod telefonsamtalen og ikke projektet (auditiv orientering under cykelturen). I denne forbindelse er det dog ikke den auditive uopmærksomhed, vi opfatter som den væsentligste distraktion i dette scenarie. Fordi samtalen kræver Aktørens aktive deltagelse i form af at høre, hvad personen i den anden ende siger og herefter reflektivt svarer tilbage, så påvirker telefonsamtalen Aktørens mentale opmærksomhed. I vores fokusgruppeinterview giver respondenterne Stella udtryk for, at hun kan relatere til denne antagelse.

*“[...] jeg kommer til at lytte efter hvad det er jeg hører ligesom, hvis jeg snakker med nogen og så er mit primære fokus ligesom på det, frem for cykelstien. Det er der at det bliver farligt tror jeg.” (Interview 3, Stella: linje 317)*

Her fortæller Stella om, hvordan hendes mentale fokus (opmærksomhed) bliver udfordret, når hun taler i telefon mens hun cykler.

På billederne ovenfor kan man se, at begge kvinders blik er rettet en smule nedad. Man kan antage, at denne observation kan være et billede på, at aktørernes mentale opmærksomhed til en vis grad er rettet væk fra projektet. I denne forbindelse kan man pointere, at den mentale uopmærksomhed medfører en negativ påvirkning af Aktørens spotlight attention, altså individets visuelle opmærksomhed. Denne observation stemmer overens med Ashcraft og Radvanskys teori om, at individet godt kan være visuelt uopmærksom på trafikken, på trods af at individet kigger lige på den (Ashcraft & Radvansky, 2009: 129).

### *Håndholdt telefonsamtale*

I modsætning til ovenstående situation udmærker denne variation af scenariet sig ved, at aktøren holder sin telefon i hånden, i stedet for at bruge et headset. I denne situation er stort set de samme uopmærksomhedsfaktorer i spil, som hvis aktøren benytter et headset. Dog er der en væsentlige forskel i og med, at aktøren, som minimum tager én hånd af styret i denne forbindelse. Dette fremgår af billederne nedenfor.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)



Igen er det værd at pointere, at kvinden i midten og manden til højre begge har deres blik rettet en smule nedad. Samtidig har manden valgt at køre helt uden hænder, hvilket gør ham til et af de mere ekstreme tilfælde, vi stødte på under vores observationer. Fælles for alle tre Aktører er, at de ud over at skabe grundlag for at være mentalt uopmærksomme også skaber forudsætningen for at være motorisk uopmærksomme.

Den motoriske uopmærksomhed kan medføre, at aktørens evne til at manøvrere cyklen bliver markant nedsat. Da vi under fokusgruppeinterviewet spørger ind til, hvad der kan få en cyklist til at agere uopmærksomt og bryde flowet på cykelstien, pointerer Anton nedenstående.

*"[...] én håndskørsel, hvis man sms'er eller ryger cigaretter eller snakker telefon eller laver noget med den anden hånd. Holder en pose eller bare kører med én hånd."* (Interview 3, Anton: linje 274)

I samme forbindelse fremhæver Mette Møller også, at *"hvis man gør noget fysisk, altså skifter sang eller sådan noget, så kan man komme til at slingre lidt [...]"* (Interview 2, Mette Møller: linje 309). Denne opfattelse kan vi også bekræfte via vores observationer. Teoretisk set skyldes dette, at Aktørens motoriske opmærksomhed er rettet mod at holde telefonen op til øret frem for at manøvrere cyklen.

Under vores 3. observationsrunde observerede vi et tilfælde, som understøtter ovenstående. På trods af at kvinden på billedet nedenfor rent faktisk benytter headset under sin telefonsamtale, vælger vi at kategorisere handlingen, som hvis hun havde holdt telefonen i hånden. Dette skyldes, at hun bruger sin ene hånd til, at holde headset-mikrofonen op til sin mund.



(Billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

Som det fremgår af billedet, kigger manden til højre misfornøjet på kvinden. Dette skyldes, at hun i sekundet inden svinger en lille smule ud, i kraft af at hun fjerner venstre hånd fra sit styr. Samtidig fremgår det på billedet, at hun har en del cyklister bag sig, idet hun kører en smule langsommere end de cyklister, hun befinder sig iblandt.

### *Cyklister som tjekker deres telefon under kørsel*

Den mest alvorlige af de tre uopmærksomme situationer, som mobiltelefonen skaber grundlag for, anser vi som værende, når Aktøren tjekker sin telefon under kørsel. Dette er en situation, som kan skabe grundlag for, at cyklisten opdeler sin komplette opmærksomhed mellem telefonen og orientering i trafikken. Som det fremgår af billederne nedenfor, er dette en handling, som kræver aktørens mentale og visuelle opmærksomhed samtidig med at den påvirker aktørens motoriske opmærksomhed.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

I denne forbindelse er det væsentligt at pointere, at de observerede cyklister ikke holder blikket konstant på telefonen, men at de med regelmæssigt interval løfter hovedet og retter deres spotlight attention mod trafikken. Denne adfærd er dokumenteret via billederne nedenfor.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

Som det fremgår er dette et godt eksempel på, hvordan Aktøren bevidst og selektivt opdeler sin motoriske, mentale og visuelle opmærksomhed mellem henholdsvis trafikken og sin mobiltelefon.

Under vores 2. Observationsrunde observerede vi kvinden nedenfor. I modsætning til mange af de andre observerede cyklister, fastholdt hun sin spotlight attention mod sin telefon i længere perioder ad gangen. Dette fremgår af billederne nedenfor.



(Billeder fra 2. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

Den lange pause i kvindens opmærksomhed, i forhold til det fælles projekt kan antages at øge risikoen for, at hendes adfærd medvirker til uheldige situationer på cykelstien. I denne forbindelse er det væsentligt at pointere, at kvinden kørte i et langsomt tempo, og at cykelstien på Dronning Louises Bro er så bred, at hendes adfærd ikke forstyrrede de andre cyklister. Af netop denne årsag er der interessant for validiteten af vores undersøgelse, om den samme adfærd ville gøre sig gældende under vores 3. observationsrunde, hvilket viste sig at være tilfældet.

Under vores 3. observationsrunde så vi den samme adfærd på trods af at trafikken var væsentligt tættere og cykelstien meget smallere. Kvinden på billedet nedenfor repræsenterer en afstikker fra den primære gruppe af cyklister. Hun er en langsom cyklist, og på billedet fremgår det, at hun er ved at blive indhentet af en ny bølge af cyklister. Hendes uopmærksomme adfærd kan i denne forbindelse antages at skabe forudsætningen for en konfrontation.



(Billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

## Scenarie 2 – Cyklisten og musik

Gennem vores undersøgelser er det blevet klart for os, at musik spiller en central rolle i cyklisternes hverdagsliv. Diskussionen om at høre musik i trafikken, har været stærkt repræsenteret i både vores interview med Mette Møller og vores fokusgruppeinterview. Samtidig kom det også til udtryk under vores observationer.

I citatet nedenfor pointerer Mette Møller, at det er meget normalt at københavnske cyklister kører med høretelefoner, hvilket kan optage individets auditive opmærksomhed og rette den væk fra trafikken.

*”Man ser det jo mere og mere, og man ser nogen med nogle rigtig gode hørertelefoner, der udelukker alt andet [...]”* (Interview 2, Mette Møller: linje 122)

Netop dette perspektiv fik vi ligeledes belyst under vores observationer.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

Som det fremgår af billederne, så vi flere cyklister med store høretelefoner. Vi antager, at disse cyklister benytter høretelefonerne til at lytte til musik, da ingen af dem lod til at føre samtaler, mens de cyklede. At lytte til musik under en cykeltur påvirker Aktøren ved at optage noget af Aktørens auditive opmærksomhed. Aktøren bruger sin auditive opmærksomhed i trafikken til at orientere sig. Eksempelvis kan man gennem sin hørelse vurdere, om der kommer biler eller andre cyklister bagved en. I og med at Aktøren afskærmer sig auditivt fra sit primære projekt, bevirker det, at Aktøren går glip af vigtigt information i trafikken. Mette Møller siger følgende:

*”Hvorimod hvis man bare hører musik eller er i gang med en god snak med en veninde, så mister man mere evnen til at reagere og bearbejde. Der ryger ens bearbejdnings evner lige pludselig, og de er yderst vigtige at have til rådighed når man cykler”. (Interview 2, Mette Møller: linje 309)*

Her pointerer hun, hvordan musikken kan have indvirkning på Aktørens mentale opmærksomhed, idet den påvirker Aktørens evne til at reagere og bearbejde. I forlængelse heraf beskriver respondenteren Alex i nedenstående citat, hvordan han føler, at han ikke kan overskue både sin musik og trafikken, når han cykler i indre by.

*“Altså når jeg kører til skole og hjem, der har jeg styr på hele ruten, altså jeg har kørt den så mange gange, at der kan jeg godt høre musik og stadig føle mig tryk, men når jeg er nede i byen på de mindre veje, så plejer jeg, at slukke musikken for at holde øje med hvad der sker, for det er... der skal man have hele hovedet med.”*  
(Interview 3, Alex: linje 298)

Her giver Alex udtryk for, at han er bevidst omkring den effekt, musikken har på hans mentale opmærksomhed når han cykler. Respondenten Marta deler samme opfattelse:

*“Jeg er begyndt at skrue sådan helt ned, så jeg kan høre musikken tilnærmelsesvis, men så kan jeg også høre alle andre, hvis de siger et eller andet. Eller hvis de bruger klokken. Det andet går ikke. Det er for usikkert for mig selv.”* (Interview 3, Marta: linje 295)

Som det fremgår, er respondenterne bevidste om, at hvis de hører for høj musik i trafikken, kan det have konsekvenser for deres sikkerhed. Dette gælder alle fire respondenter. I forlængelse heraf pointerer Anton følgende:

*“Nej, jeg har sådan nogle høretelefoner som sidder uden på ørene, så det er ikke helt lukket til, så jeg kan sagtens høre trafikken og sådan. Halvdelen af tiden hører jeg sådan noget tale og det kan man næsten ikke høre halvdelen af tiden fordi, at der er så meget larm, men det kan godt være at det gør mig uopmærksom, men det har jeg ikke følt i hvert fald.”* (Interview 3, Anton: linje 312)

Her beskriver Anton, hvordan han ikke opfatter sig selv som uopmærksom, når han hører musik i trafikken – netop fordi han holder lydniveauet nede og på denne måde stadig fastholder en essentiel del af sin auditive opmærksomhed rettet mod projektet. Vi forholder os kritisk til denne udtalelse, da det er et billede på den manglende selvindsigt hos

respondenterne. Vi fortolker herved, at Anton aldrig har oplevet konsekvensen af, hvad den auditive uopmærksom kan have i trafikken.

Ved vores observationer så vi mange cyklister, som kørte og hørte musik, hvilket kan tyde på, at en stor del af de københavnske cyklister agerer efter den selvindsigt, vi netop har pointeret ved Anton.

### Scenarie 3 – Cyklistens spotlight attention

Gennem vores undersøgelser er vi ligeledes blevet opmærksomme på, at enkelte københavnske cyklister har tendens til at fjerne deres spotlight attention fra cykelstiens fælles projekt. Der kan være mange forskellige årsager til, at cyklisterne fjerner blikket fra cykelstien, men generelt kan man fastslå, at der er noget, der så at sige 'fanger' deres spotlight attention. På billederne nedenfor har vi observeret nogle cyklister, som tydeligt kigger efter noget, der har fanget deres opmærksomhed.



(Billeder fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

På billederne ovenfor har cyklisterne fået øje på to mænd, som var ikklædt røde næser, mens de prøver at hverve forbigående til at støtte de danske hospitalsklovne. Under vores observationer oplevede vi det nærmest som en form for *orienterende refleks* fra cyklisternes side, fordi de to mænd på den anden side af gaden gjorde sig specielt bemærkede ved både at være højljyde og ved visuelt at skille sig markant ud af bybilledet. Vi kan ud fra Ashcraft og



Radvansky argumentere for, at denne orienterende refleks kan resultere i et *action slip*. Igen er det essentielt at påpege, at forholdene under 1. observationsrunde gjorde det legitimt for cyklisterne at rette deres spotlight attention væk fra det fælles projekt for en kortere periode.

Nøjagtig ligesom det var tilfældet med cyklisterne, som tjekker deres mobiltelefon, skifter disse observerede cyklister mellem at kigge på trafikken og på det, som har fanget deres spotlight attention. Det som gør sig gældende for disse situationer er, at de observerede i de fleste tilfælde sætter farten ned for bedre at kunne overskue at opdele deres opmærksomhed. Dette gælder, som beskrevet, også for cyklisterne som talte i telefon under kørsel. Netop denne opdeling af opmærksomhed kommer til udtryk i Stellas overvejelse om sin egen opmærksomhed i citatet nedenfor.

*"Jeg tror at der måske for mig ligger sådan en dobbelthed i opmærksomhed i forhold til cykelstien, fordi jeg kan godt lide at kigge på mennesker omkring mig, folk der kommer gående, hvad er det for en butik der – Altså jeg er meget sådan distraet når jeg kører, fordi at jeg gerne vil være opmærksom på alt andet end at cykle. Jeg ser det sådan lidt som en oplevelse – hvad er der omkring mig, ehmm.. og ikke så meget, stopper de op foran mig." (Interview 3, Stella: linje 97)*

Her giver Stella udtryk for, at hun bevidst og selektivt opdeler sin opmærksomhed og især sin spotlight attention, fordi hun finder det relevant at holde øje med de omgivelser, hun cykler igennem. I denne forbindelse er det relevant at fremhæve, at Stella kategoriserer sig selv som en Pingvin i forhold til Anette Jerup Jørgensens fire cyklisttyper. Samtidig mener Stella selv, at hun ofte kører langsomt, og at hun er en dårlig cyklist. Ud fra vores analytiske perspektiv ville vi kategorisere Stella som en afstikker fra primærgruppen og definere hende som et Æsel på cykelstien. Citatet ovenfor er et billede på den selvopfattelse, der får hende til at kategorisere sig selv på en fejlagtig måde.

I forbindelse med at cyklisterne sætter farten ned, når de skal holde øje med andet end trafikken, beskriver Alex følgende overvejelse.

*"Hvis jeg kører meget langsomt, så lægger jeg mærke til butiksvinduer og hvad folk går og laver på gaden, men når jeg kører hurtigt, så begynder jeg at blive indvendt i mit fokus [...]"* (Interview 3, Alex: linje 376)

Her beskriver Alex, hvordan hans hastighed påvirker hans mentale opmærksomhed. I forlængelse heraf beskriver han, hvordan den høje hastighed, får ham til at føle, at han er i flow (Interview 3, Alex: linje 381). I Alex' optik refererer begrebet flow til, at *"Man er godt med [...]. Jeg tror egentligt at man er mere opmærksom."* (Interview 3, Alex: linje 334). Hans overvejelse stemmer overens med nedenstående udtalelse fra Mette Møller.

*"Man kender det fra bilismen, at man efter længere tids kørsel kan opleve det der hedder tunnelsyn. Altså hvor man kun kigger fremad og ikke sanser noget som helst andet end det foran en. Man bruger simpelthen alle sine opmærksomhedsressurser på det der er lige foran, og resten forsvinder lige som bare fra ens bevidsthed."*  
(Interview 2, Mette Møller: linje 300)

Man kan antage, at tunnelsyn beskriver en tilstand, hvor Aktøren har sin spotlight attention rettet mod projektet, og hermed forsvinder al distraherende information, som er irrelevant for projektet, fra Aktørens bevidsthed. Dette kan forklare, hvorfor vi observerede, at flere cyklister havde tendens til at sænke farten, når de skulle holde øje med andet end trafikken.

Vi observerede cyklister, som fik 'fanget' deres spotlight attention under alle tre observationsrunder. Heraf er observationerne fra 3. observationsrunde de mest interessante, da forholdende på denne strækning kan antages ikke at tillade den slags uopmærksomhed. På billederne nedenfor ses tre cyklister, som hver især kigger på butiksvinduer, mens de cykler.



(Billeder fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

Fælles for alle tre cyklister er, at de er afstikkere fra den primære gruppe af cyklister. Alle tre cyklister kørte i et langsomt tempo og befandt sig forholdsvis alene på cykelstien. De blev altså 'efterladt' og passeret af stort set alle andre cyklister, som delte en fælles relevansopfattelse baseret på at komme hurtigt og effektivt frem på cykelstien. I denne forbindelse er det vigtigt for os at pointere, at vi ikke observerede præcis denne adfærd blandt de cyklister, som befandt sig som en del af en større cyklistgruppe. I større grupper har cyklisterne en tendens til at holde deres spotlight attention på trafikken og hermed holde et tempo, som stemmer overens med gruppens.

#### Scenarie 4 – Parkørsel på cykelstien

Det sidste scenarie, som vores empiriske undersøgelse har gjort os opmærksomme på er, at nogle cyklister blokerer cykelstien specielt i situationer, hvor to eller flere Aktører følges ad. Dette scenarie adskiller sig fra de tre foregående, da uopmærksomheden ikke kun refererer til en, men flere Aktører.



(Billede fra 1. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

På billedet ovenfor ses et par, som kører og fører en samtale en lørdag formiddag på Dronning Louises Bro. Samtalen i sig selv kræver begge aktørers mentale opmærksomhed, og som det fremgår af billedet har samtalen også indflydelse på deres spotlight attention, da deres blik er rettet mod hinanden. Situationen i dette tilfælde er forholdsvis harmløs, da de stort set er de eneste på cykelstien, og på grund af cykelstiens bredde ikke er til gene for nogen på denne strækning. Men under vores observationer fra 3. observationsrunde fik vi et indblik i, hvordan denne uopmærksomme adfærd kan påvirke den fælles opmærksomhed på cykelstien. På billedet nedenfor ses to kvinder, som fører en samtale på Gammel Kongevej en tirsdag i myldretiden.



(Billeder fra 3. observationsrunde, Dronning Louises Bro, 2014)

Som det fremgår bliver deres samtale forstyrret af manden i den grønne jakke, som ringer med klokken. Det ses tydeligt, at kvinden der blokerer overhalingsbanen, begynder at slingre en smule efter at have orienteret sig over sin højre skulder. Efter noget tid formår kvinden i overhalingsporet at lægge sig på hjul af sin veninde i det inderste spor, således at manden i

den grønne jakke kan passere. Samtalen mellem de to kvinder bevirker, at de ikke selv er opmærksomme på, at de blokerer cykelstien. Derfor skal der en konfrontation til i form af, at manden bruger klokken, før de bliver bevidste om deres uopmærksomme adfærd.

Under fokusgruppeinterviewet giver Marta udtryk for, at hun kan relatere til den aktuelle problematik.

*"Men det er måske også fordi, at man har sådan en fælles forståelse for, hvordan det egentlig virker på en cykelsti. Jeg tænker det som en fælles forståelse man har af "okay, det her det er trafikeret, så er det nok ikke så godt at vi cykler ved siden af hinanden"."* (Interview 3, Marta: linje 176)

I citatet beretter Marta om, hvordan trafikken på cykelstien er bygget op omkring en fælles forståelse for, hvordan trafikken bør forløbe. I forhold til Schutz omtaler Marta her begrebet *common sense*, som dækker over den fælles viden, cyklister baserer deres færden i trafikken på. De to kvinder, som følges ad på cykelstien, er et eksempel på, hvordan man kan udføre en uopmærksom handling, som ikke stemmer overens med den *common sense*, som ligger til grund for flowet på cykelstien.

I den ovenstående gennemgang af vores fire udvalgte scenarier, har vi nu set, hvordan den enkelte Aktørs uopmærksomhed kommer til udtryk på cykelstien. I de to følgende afsnit vil vi sætte den enkelte Aktørs uopmærksomhed overfor vores definition af cyklisternes ideelle fællesskab, som er defineret ved Schutz. På baggrund af dette vil vi få en indsigt i, hvordan den enkelte Aktørs uopmærksomhed påvirker Vi-relationen og det ideelle fællesskabs naturlige indstilling.

### **Schutz og scenarie 1,2 og 3**

For ikke at komme til at gentage os selv, har vi valgt at sammenkoble de tre første scenarier, 'Cyklisten og mobiltelefonen', 'Cyklisten og musik' samt 'Cyklistens spotlight attention', idet vi anser alle tre scenarier som udtryk for den samme fundamentale problematik – nemlig den

enkelte Aktørs opdelt opmærksomhed. Problematikken i de tre scenarier opstår hermed udelukkende på grund af, at den enkelte Aktør opdeler sin opmærksomhed mellem det primære projekt og det, vi vælger at definere som et *sub-projekt*. Dette gør vi på baggrund af Schutz' beskrivelse af de *sub-verdener*, som individet kan bevæge sig imellem i hverdagslivets verden. Et sub-projekt er hermed betegnelsen for det projekt, en Aktør har sin opmærksomhed rettet mod sideløbende med sit primære projekt.

Flere af de præsenterede eksempler fremviser Aktører, som fremstår som afstikkere af den primære cyklistgruppe. Deres uopmærksomme handlinger kan derfor ikke sættes i direkte forbindelse med situationer, hvor Aktørens uopmærksomhed har konsekvenser for den fælles opmærksomhed, som eksisterer i en primære gruppe. Derfor vil vi i dette afsnit fremhæve en af vores præsenterede situationer, vi fortolker som værende et billede på, hvordan den enkelte Aktørs uopmærksomhed påvirker den fælles opmærksomhed. I denne forbindelse vil vi fremhæve situationen nedenfor.



(Billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

På billedet ovenfor ses en gruppe af cyklister, som deler objektiv tid og rum, hvilket gør dem til *konsociater*. I det følgende vil kvinden, som taler i telefon, blive refereret til som Aktøren.

Aktøren på billedet befinder sig i en situation, hvor hun har potentialet til at indgå i en Vi-relation med de Andre. Men som det fremgår, er en større del af Aktørens opmærksomhed rettet mod et sub-projekt, hvilket påvirker Aktørens relationen i forhold til de Andre.

Aktøren befinder sig i en Jeg-tilstand, fordi hun primært handler ud fra sin personlige relevansopfattelse, som ikke stemmer overens med de Andres. På trods af at alle *konsociaterne* deler objektiv tid og rum og hermed lever i *Nuet* på samme tid, så deler de ikke den samme forståelse af, hvordan *Nuet* skal bruges i rummet. Der er hermed et misforhold mellem Aktørens common sense og de Andres common sense. Eftersom Aktøren har sin opmærksomhed rettet mod et sub-projekt, bevæger Aktøren sig ud af den naturlige indstillings Vi-relation og positionerer sig i stedet som en Dem-relation set fra de Andres perspektiv.

Det specielle ved dette scenarie er, at mobiltelefonen spiller en stor rolle i scenariets problematik. Mobiltelefonen er et vilkår i københavnske cyklisters livsverden, og dette vilkår skaber grundlaget for, at den enkelte Aktør kan skabe betydningsfulde Vi-relationer med Andre uden at dele objektivt rum med dem. I forhold til det primære projekt, som Aktøren agerer i, befinder hun sig i en Jeg-tilstand, som er båret af en Dem-relation. Denne Dem-relation opstår ved den Vi-relation, som forekommer mellem Aktøren og den respektive Anden, som hun fører telefonsamtalen med. Deres relation udmærker sig ved, at de deler objektiv og indre tid, men ikke rum. På trods af at de ikke befinder sig i samme rum, kan man argumentere for, at deres relation har en lav grad af anonymitet. Aktøren indgår hermed i en form for Vi-relation gennem sin telefonsamtale, og denne Vi-relation positionerer hende i en Jeg-tilstand i det projekt, hun agerer i, i *Nuet*.

I forhold til vores egenproducerede 'produktion og dekonstruktions model', befinder Aktøren sig i denne situation i modellens 1. Stadie, fordi hun agerer *ubevidste uopmærksomt*. Aktøren er ikke bevidst om, at det sub-projekt hun udfører, er med til at gøre hende uopmærksom på det fælles projekt, hun deler med sine konsociater.

Samtidig medfører hendes adfærd, at enkelte konsociater bliver direkte påvirket af hendes uopmærksomhed. Som det fremgår af billedet og i præsentationen af situationen, svinger kvinden en smule ud, fordi hendes sub-projekt er med til at gøre hende motorisk uopmærksom. Dette reagerer manden, som kører ved siden af hende på, og hermed vil vi argumentere for, at den enkelte Aktørs uopmærksomhed påvirker den fælles opmærksomhed på cykelstien. Dette skal forstås ved, at manden ved siden af Aktøren bliver hevet ud af sin *naturlige indstilling*. Manden og de resterende Andre, som måtte blive påvirket af kvindens uopmærksomhed, bevæger sig i vores 'produktion og dekonstruktions model', hermed fra 4.

stadie til 2. stadie. Disse Andre, som bliver påvirket, går fra at være *ubevidst opmærksomme* til, at være *bevidst uopmærksomme*. De bliver hermed bevidste om, at de er uopmærksomme på, at Aktørens common sense viden og relevansopfattelse ikke stemmer overens med deres. Denne nyopståede Dem-relation, som eksisterer mellem Aktøren og de Andre bevirker, at de Andre gennemgår en *typificeringsproces*, hvoraf udkommet i sidste ende vil supplere deres eksisterende common sense viden, om hvordan andre cyklister kan finde på at agere i trafikken.

## Schutz og scenarie 4

Scenarie 4, 'parkørsel på cykelstien', adskiller sig fra de andre tre scenarier, fordi fundamentet for bruddet af den naturlige indstilling i dette scenarier er anderledes. I modsætning til de tre første scenarier, hvor en enkelt Aktørs sub-projekt skaber fundamentet for scenariets problematik, afhænger 4. scenaries problematik af to Aktører, som deler fysisk rum.



(Billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

De to kvinder som følges ad på cykelstien, indgår i en intern Vi-relation, som tilsidesætter de Andre konsociater, som de befinder sig iblandt. Dette medfører en dekonstruktion af, især



manden i den grønne jakkes, ubevidste opmærksomhed, som er tilknyttet den naturlige indstilling. De Andres common sense eller typificering af situationen befordrer, at de grundet deres fælles situation alle burde være en del af den samme Vi-relation, men den manglende gensidige forståelse og indsigt i hinandens fremadskridende liv bevirker, at de to Aktører bliver betragtet som en Dem-relation, af de Andre.

På grund af den manglende gensidige forståelse og indsigt i hinandens fremadskridende liv bliver der kun delt et fysisk rum og en objektiv tid mellem Dem-relationen og Vi-relationen, men ikke en indre tid og et mentalt rum, som den naturlige indstilling beror på.

Den naturlige indstillings Vi-relation eksisterer herved udelukkende mellem de to Aktører, som følges ad, mens de fører en samtale og ikke med resten af de Andre konsociater, med hvem de to Aktører deler deres situation i Nuet. Bruddet med den naturlige indstillings ikke-reflekterende tilstand sker hermed hos de Andre, som ikke kan passere de to Aktører uden at konfrontere dem om deres uopmærksomme adfærd.

Selve bruddet med den naturlige indstilling forløber ud fra de samme parametre som i de tre første scenerier på trods af, at fundamentet for problematikken er anderledes. Denne situationen er et eksempel på, hvordan en mindre Vi-relationer kan forekomme iblandt en større Vi-relation. På dette grundlag påvirker mindretallets uopmærksomhed den fælles opmærksomhed på cykelstien.

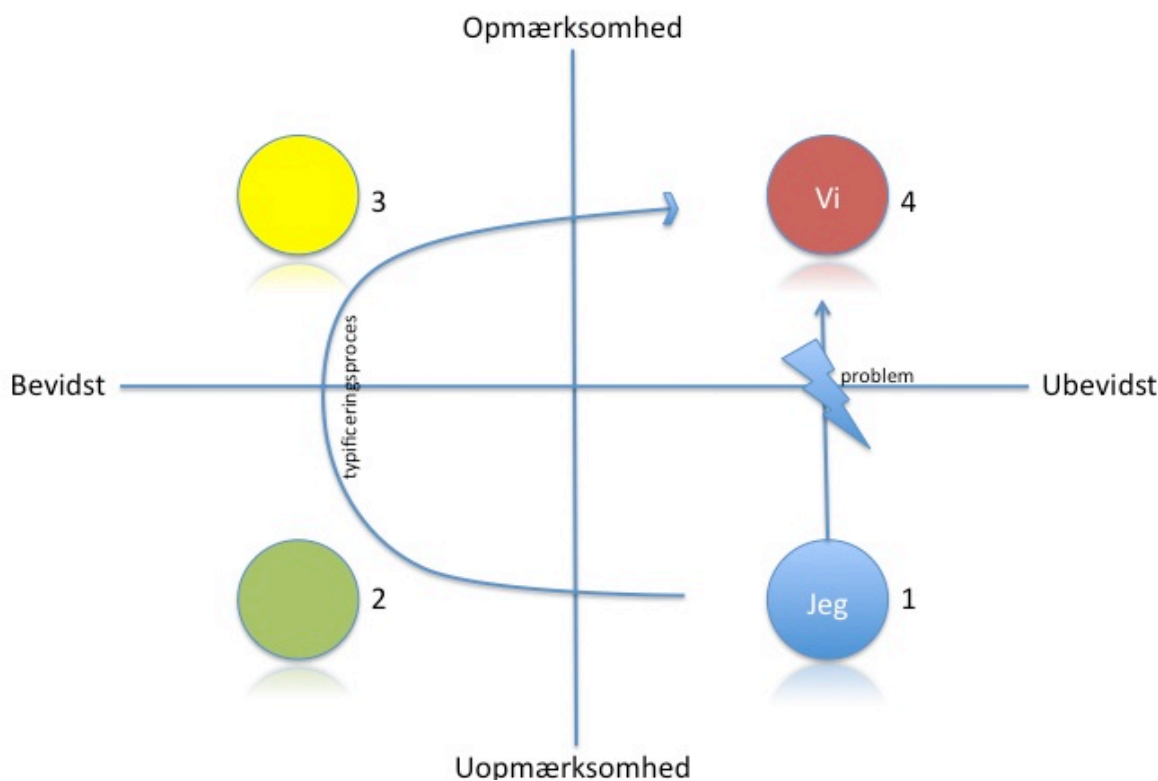
## **Produktion og dekonstruktionsmodellen**

På nuværende tidspunkt har vi fået en indsigt i, hvordan en enkelt cyklists uopmærksomhed kan påvirke det sociale fællesskab og den fælles opmærksomhed. Hermed har vi opnået en indsigt i, hvordan opmærksomhed produceres og dekonstrueres på de københavnske cykelstier.

Vi vil nu inddrage vores egenproducerede 'produktion og dekonstruktionsmodel' og stille den over for vores analyse. På baggrund heraf vil vi gennemgå, hvordan den enkelte Aktørs adfærd, som ligger til grund for dekonstruktion af opmærksomhed i den sociale verden, er med til at påvirke fællesskabets naturlige indstilling og hermed flowet på cykelstien. Modellen

vil gøre det muligt for os visuelt at forklare, hvordan dekonstruktionen af opmærksomhed influerer cykelstiens sociale fællesskab. I denne forbindelse udbygger vi vores model.

Som det fremgår af vores analyse, indtager den enkelte uopmærksomme Aktør, som skaber grundlag for dekonstruktionen af den fælles opmærksomhed, en Jeg-tilstand. I og med der forekommer denne Jeg-tilstand hos en Aktør, som er tilknyttet en Vi-relation vil den naturlige indstilling blive påvirket. Den naturlige indstillings Vi-relation bliver derfor påvirket af en modstand bestående af en Aktør i Jeg-tilstanden. Vi har visualiseret denne modstand, som konsociaterne i Vi-relationen møder, med et lyn, som det ses på nedenstående model.



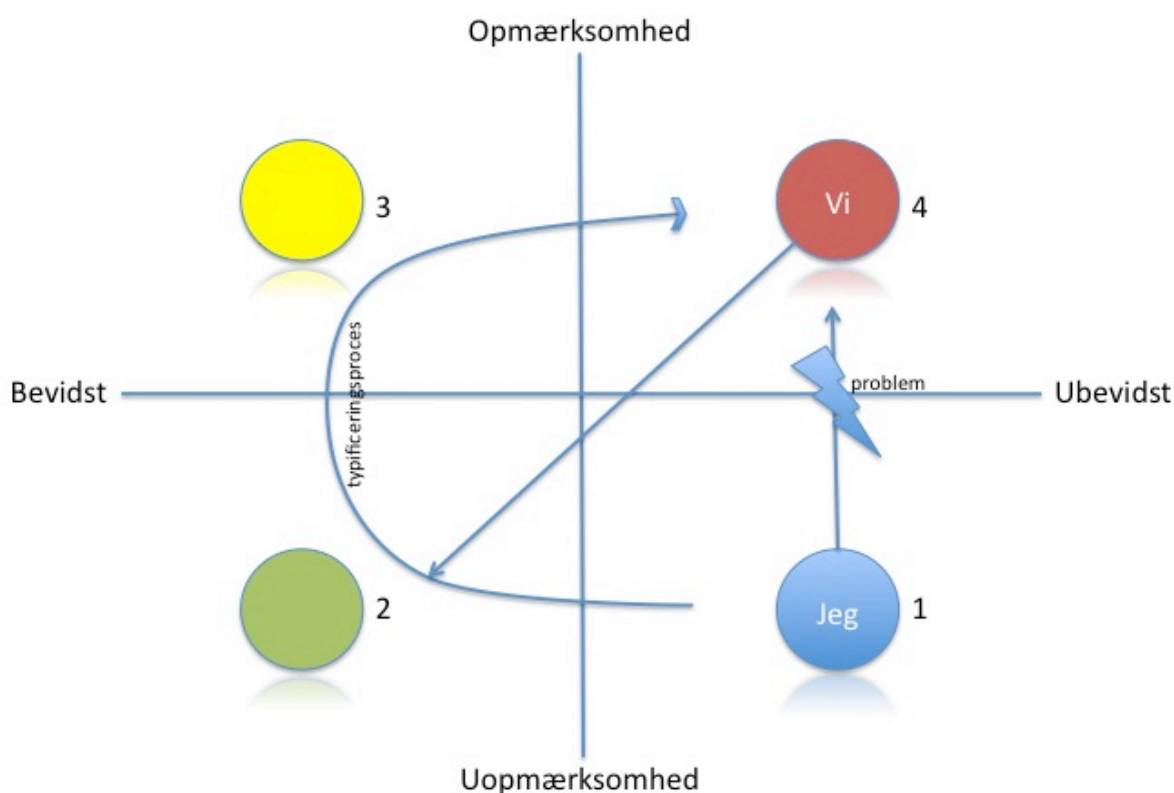
(Egen produktion, 2014)

Efter at konsociaterne som indgår i Vi-relationen, konfronteres med denne modstand rykkes de ud af den naturlige indstilling, da deres typificeringer, common sense viden og relevansopfattelse, som deres naturlige indstilling beror på, ikke stemmer overens med den modstand, som de konfronteres med. Denne proces bliver belyst i vores fokusgruppe-interview. I citatet nedenfor giver respondenteren Alex udtryk for, hvordan en uerfaren cyklist, i

form af en turist, kan fremstå som en modstand, og påvirke den fælles forståelse og opmærksomhed, som en Vi-relationen er bygget op omkring.

*"Jeg tror, at det er helt rigtigt med den her fælles forståelse, for jeg kan godt mærke, at hvis der kommer en turist midt i danskerne, som kommer kørende, så er det sådan lidt "OMG". De kan sådan ødelægge ens rytme på en eller anden måde, gruppens rytme [...]" (Interview 3, Alex: linje 180)*

Som reaktion på denne modstand skubbes Aktørerne i Vi-relationen ned i modellens 2. stadie af bevidst uopmærksomhed. Dette sker, idet de involverede konsociater bliver bevidste om, at der eksisterer en situation, som ikke kan løses ud fra deres idealtypiske common sense viden. Vi har valgt at visualisere effekten af mødet med denne modstand, med en pil som går fra det 4. stadies naturlige indstilling til modellens 2. stadie. Denne proces ses på figuren nedenfor.



(Egen produktion, 2014)

Hernæst følger den proces, som de påvirkede Andre, hvis fælles opmærksomhed er blevet dekonstrueret, skal gennemgå for igen at opnå den ikke-reflekterende lysvågne tilstand i den naturlige indstilling. Vi vil derfor nu gennemgå den typificeringsproces, som ligger til grund for, at de Andre kan komme fra modellens 2. stadie til modellens 4. stadie.

Ifølge Schutz søger individet konstant at opnå den naturlige indstilling, og derfor gennemgår de påvirkede Aktører en typificeringsproces, hvor de bevidst reflekterer over, hvordan denne dekonstruerende situation, som modstanden skaber grundlag for, kan typificeres. Disse Aktører bliver hermed bevidst om, at de typiske idealer, som er til rådighed ikke er tilstrækkelige for, at den naturlig indstilling kan ligge til grund for deres væren-i-verden.

Ved at individet typificerer situationen, producerer de en ny common sense viden, hvilket bevirker, at næste gang Aktørerne konfronteres med en lignende situation, bruges den nye idealtypiske opstilling til at løse problemet. Dette betyder ikke, at den naturlige indstilling i fremtiden ikke kan blive brudt i lignende situationer, men derimod at de påvirkede Aktører i fremtiden hurtigere kan komme tilbage i den naturlige indstilling. Undervejs i typificeringsprocessen gennemgår de påvirkede Aktører modellens 3. stadie af bevidst opmærksomhed. I dette stadie vil de agere ud fra en forøget reflekterende agtpågivenhed for at kunne manøvrere i forhold til den modstand, de møder.

Vi kan hermed argumentere for, at dekonstruktionen af opmærksomhed er med til at producere en ny og forbedret opmærksomhed, som konstrueres gennem en typificeringsproces. De påvirkede konsociaters common sense forstærkes herved, og de er nu rustet til at imødekomme lignende situationer i fremtiden.

I denne forbindelse er det ikke sikkert, at den Aktør, som skaber problematikken vil gennemgå en typificeringsproces og på baggrund heraf ændre sin adfærd på cykelstien. Denne Aktør befinder sig nemlig i en tilstand af ubevidst uopmærksomhed og er derfor ikke bevidst, om at dennes uopmærksomme adfærd kan have konsekvenser for fællesskabet.

Denne bevidsthed opstår ikke før, Aktøren har oplevet konsekvensen af sin uopmærksomheden. Netop dette perspektiv blev belyst i vores fokusgruppeinterview under en diskussion om, hvorfor folk gentagne gange agerer uopmærksomt på cykelstien. I citatet nedenfor beskriver Stella hendes overvejelser i denne forbindelse.

*"Jeg tror, at det fordi man tilpas nok gange har oplevet, at der ikke er nogen konsekvenser ved det [uopmærksomheden]. [...] Jeg kender mange som har varige men, fordi de har cyklet råddent eller andre har kørt ind i dem eller noget, men jeg tror primært det er fordi folk ikke har oplevet konsekvensen på egen krop."*

(Interview 3, Stella: linje 388)

Stella giver her udtryk for, at den enkelte uopmærksomme Aktør forbliver uopmærksom så længe uopmærksomheden ikke har nogle konsekvenser for Aktøren. I samme forbindelse siger respondenteren Marta følgende.

*"Jeg tror det er mange i trafikken der tænker, "det sker aldrig for mig"."*

(Interview 3, Marta: linje 413)

Vi vil på baggrund heraf argumentere for, at denne opfattelse stemmer overens med 'produktion og dekonstruktionsmodellens' 1. stadie. Her befinder den ubevidst uopmærksomme Aktør sig i en Jeg-tilstand, og i denne tilstand er Aktøren ikke bevidst om konsekvensen af sin uopmærksomhed. Ud fra Stellas perspektiv bliver denne Aktør først bevidst om sin uopmærksomhed, hvis Aktøren oplever konsekvensen af den.

## **Afslutning på analysen**

På nuværende tidspunkt har vi besvaret første del af vores problemformulering. Vi har gennem ovenstående analyse opnået en forståelse af produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier. På baggrund heraf vil vi nu give os i kast med at besvare anden del af problemformuleringen, som lyder: hvordan kan vi forbedre den enkeltes og den fælles opmærksomhed ved hjælp af kommunikative tiltag. Vi vil hermed påbegynde vores handlingsanvisende arbejde og stille os selv følgende arbejdsspørgsmål:

- Hvordan gør man den ubevidst uopmærksomme Aktør, bevidst om sin uopmærksomhed, inden Aktøren når at opleve en eventuel alvorlig konsekvens af sin uopmærksomhed?

Vi har i analysen opnået en forståelse af, at den fælles opmærksomhed på cykelstien bliver brudt af enkelte ubevidste uopmærksomme Aktører. For at forbedre den fælles opmærksomhed er vi derfor nødt til at fokusere på den enkeltes opmærksomhed. Vores opgave vil derfor være at flytte den ubevidst uopmærksomme Aktør ud af sin Jeg-tilstand, og over i 'produktion og dekonstruktionsmodellens' 2. stadie, hvor Aktøren bliver bevidst om sin egen uopmærksomhed. Målet med denne proces er, at Aktøren fra dette stadie vil gennemgå en typificeringsproces, som vil rette den enkelte Aktørs opmærksomhed væk fra subprojektet og tilbage på det primære fælles projekt.

Vores kommunikative tiltag, i denne forbindelse, vil være bygget op omkring begrebet Nudging, som vi nu vil give en introduktion til.

# Løsningsforslag

---

Som det fremgår i specialets indledning, anlægger vi et kritisk perspektiv overfor den kampagne- og kommunikationstilgang, som er anlagt ved Preben Sepstrup. Ud fra Sepstrups optik opnås en ønsket adfærdsændring hos en modtager ved at påvirke individets viden og holdninger gennem medieformidlet kommunikation. Sepstrup erkender, at formålet med enhver kampagne er at påvirke modtagerens adfærd. Dette fremgår af citatet nedenfor.

*"En kampagne vedrører altid en målgruppes adfærd, også selv om den ønskede ændring formuleres i forhold til viden eller holdninger". (Sepstrup & Fruensgaard, 2010: 205)*

Vores kritik af Sepstrup er, at den informationsorienterede vej ikke altid er tilstrækkelig. Specielt ikke i et samfund, som er fyldt med elementer, der konstant distraherer individet, og gør det svært for os at fastholde vores opmærksomhed på det, som er relevant for os. Netop på grund af individets fragmenterede opmærksomhed, bliver det sværere og sværere for denne slags information at trænge igennem – specielt i trafikken, hvor individets opmærksomhed er yderligere udfordret. Derfor mener vi, at der grund til at tænke nyt og flytte fokus fra at ændre modtagerens viden og holdning til målrettet at ændre modtagerens adfærd.

Vi vil derfor bringe begrebet *nudging* på banen. Nedenfor vil vi give en introduktion til nudging og efterfølgende vil bruge grundprincipperne til at løse en af problematikkerne fra et af vores fire scenarier.

## **Nudging**

Fundamentet for nudging er baseret på en tankegang, som kaldes for *libertarian paternalism*. Denne tankegang dikterer, at mennesker bør leve et liv, hvor de er frie til at gøre, hvad de vil.

Heri ligger det implicit, at mennesker ligeledes har ret til at frabede sig ting, de ikke vil. Første del af begrebet, *libertarian*, refererer til individets "frihed til at vælge". Denne del af begrebet dikterer, at man bør gøre det nemt for mennesker at agere ud fra sin egen vilje og ikke forhindre individet i at udforske sin frihed. Anden del af begrebet, *paternalism*, refererer til, at det er i orden at prøve at påvirke menneskets adfærd, så længe afsenderens intention er at gøre modtagerens liv længere, sundere og bedre (Thaler & Sunstein, 2008: 5)

Hermed fokuserer libertarian paternalism på at påvirke individets adfærd uden at fratage dem deres frihed til at vælge. Man vil derfor ikke forsøge at tvinge folk til at ændre adfærd eksempelvis ved et lovforbud. I stedet fokuserer libertarian paternalism på at gøre det enkelte individ bevidst omkring sin egen adfærd ved at skubbe individet i retninger, som vil gøre individets liv bedre (Thaler & Sunstein, 2008: 6). Det er på baggrund af denne opfattelse begrebet nudging forsøger at påvirke sin modtager.

### Eksempel på nudging

Man kan beskrive nudging, som et værktøj, der hjælper til at påvirke individets adfærd uden at begrænse den enkeltes valgmuligheder. Gennem et nudgingtiltag forsøger man hermed at påvirke individet til at træffe en beslutning, som stemmer overens med dets egne præferencer og overbevisninger. Et grundprincip i nudging er, at afsenderen inddrager og justerer de omgivelser, som den ønskede adfærd skal forgå i. På denne måde forsøger man at skabe rammer, som forudsætter, at den tiltænkte adfærd bliver den lettest anvendelige (Thaler & Sunstein, 2008:6).

Nedenstående er et klassiks eksempel på nudging, som Thaler og Sunstein beskriver således:

*"A wonderful example of this principle comes from, of all places, the men's rooms at Schiphol Airport in Amsterdam. There the authorities have etched the image of a black housefly into each urinal. It seems that men usually do not pay much attention to where they aim, which can create a bit of a mess, but if they see a target, attention and therefore accuracy are much increased."*

(Thaler & Sunstein, 2008: 4)



Denne meget lille ændring i omgivelserne, hvor den problematiske adfærd foregik, viste sig at være en stor succes. Personalet i Schiphol Lufthavn kunne efterfølgende vurdere, at fluen i pissoiret bevirkede, at der skete en reduktion af 'spild' med omkring 80 % (Thaler & Sunstein, 2008: 4).

I denne forbindelse bruger Thaler og Sunstein begrebet *valgarkitekt*, hvilket refererer til afsenderen af et nudge (Thaler & Sunstein, 2008: 3). Afsenderen fungerer, som begrebet beskriver, hermed som arkitekten bag de valg, som modtageren skal foretage. I eksemplet ovenfor formår valgarkitekten at justere modtagerens adfærd uden at begrænse brugeren i situationen. Valgarkitekten opstiller hermed ikke nogle forbud i forhold til, hvordan man kan bruge pissoiret, men hjælper derimod brugeren til at benytte pissoiret på den bedst tænkelige måde.

### To typer nudging

Ligesom Ashcraft og Radvansky opdeler Thaler og Sunstein den måde, mennesket tænker på i to systemer. Grundlaget for denne fælles anskuelse stammer fra Daniel Kahneman, som var en af de første til at opdele menneskets kognitive egenskaber i et automatisk system og et reflektivt system (Kahneman & Tversky, 1982). Disse to systemer kan anskues som to vidt forskellige måder at tænke på. De to systemer er beskrevet på skemaet nedenfor.

<u>Two cognitive systems</u>	
<u><i>Automatic System</i></u>	<u><i>Reflective System</i></u>
Uncontrolled	Controlled
Effortless	Effortful
Associative	Deductive
Fast	Slow
Unconscious	Self-aware
Skilled	Rule-following

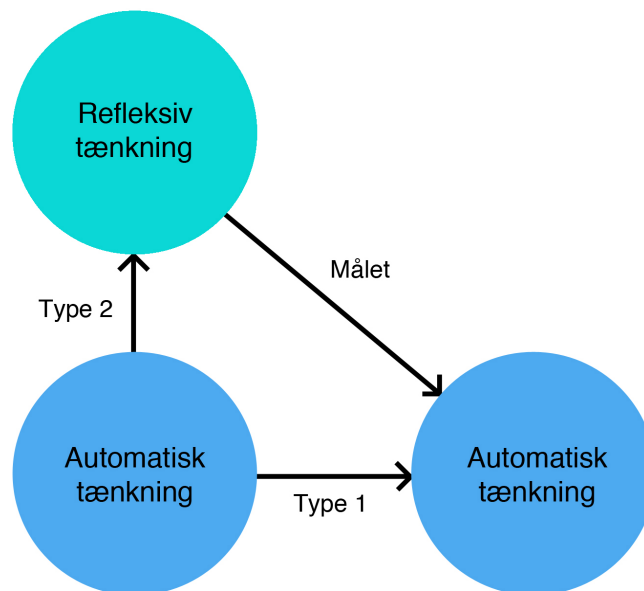
(Thaler & Sunstein, 2008: 20)

Som det fremgår, udmærker det automatiske system sig ved at være instinktivt og hurtigt, mens det refleksive system udmærker sig ved at kræve en indsats af individet og være langsomt. Ashcraft og Radvansky refererer til samme perspektiv gennem begreberne automatisk og kontrolleret opmærksomhed (Ashcraft & Radvansky, 2009: 138). Denne skildring kommer også til udtryk i skemaet ovenfor, hvor det automatiske system defineres som ukontrolleret, mens det refleksive system defineres som kontrolleret.

Et eksempel på en automatisk kognitiv proces kunne eksempelvis være Ashcraft og Radvanskys beskrivelse af menneskets *orienterende refleks*, som beskriver menneskets evne til automatisk at vende ansigtet og dets opmærksomhed i retningen af en pludselig høj lyd. Hertil fremgår begreberne 'associative' og 'skilled' også på skemaet ovenfor. Disse refererer til, at mennesket agerer i hverdagen på baggrund af sine rutiner og erfaringer. Mennesket har det hermed at gøre, som det plejer, fordi det er øvet i præcis denne handling. Denne opfattelse stemmer overens med Ashcraft og Radvanskys forståelse af, at kontrollerede processer over tid kan blive automatiske.

Modsat dækker menneskets refleksive kognitive proces over en bevidst tankestrøm, som individet benytter, når der skal udledes noget. Eksempler herpå kunne være, når et menneske skal regne sig frem til resultatet af et regnestykke, eller når en cyklist skal finde vej et ukendt sted (Thaler & Sunstein, 2008: 20). Det er dette refleksive system, som Sepstrups kampagnetilgang appellerer til. Eksempelvis når man kommunikerer til sin målgruppe via en plakat, som præsenterer ny viden. Intentionen bag denne fremgangsmåde er at stille modtageren i en situation, hvor individets refleksive system bliver sat i gang.

På baggrund af denne fundamentale opdeling af menneskets tankevirksomhed vil vi definere to forskellige typer nudging. Definitionen af disse to typer er baseret på, hvordan et givent nudgingtiltag påvirker individets tankemønster og beslutningssystemer. Vi har fremstillet figuren nedenfor, som skildrer forholdet mellem de to typer.



(Egen produktion, 2014)

### *Type 1*

Den første type nudging sker uden om modtagerens refleksive system. Inden for nudging ser man mennesket som et individ, der som udgangspunkt agerer i hverdagen på baggrund af sit automatiske system. Når et individ bliver udsat for et type 1 nudge, så er det hermed det automatiske system, som træder i kraft. Et type 1 nudge blev eksempelvis brugt i en kantine, som mente, at deres besøgende spiste for meget mad. Derfor udskiftede kantine sine tallerkner med nogle mindre af slagsen, hvilket bevirkede, at de besøgende spiste markant mindre mad, men stadig følte sig mætte (Wansink, 2006: 68). Eksemplet her er et klassisk effektivt type 1 nudge, som samtidig er etisk uproblematisk, fordi det ikke forhindrede de besøgende i blot at fylde tallerknen op endnu engang. Den lille ændring i omgivelserne gjorde i dette tilfælde, at de besøgende spiste mindre uden at reflektere over det, fordi adfærdsændringen foregik gennem det automatiske system.



(Kommunikationsforum.dk, 2013)

## Type 2

Den anden type nudging udmærker sig ved at ændre modtagerens adfærd gennem påvirkning af det refleksive system. Et eksempel på et type 2 nudgingtiltag, er de grønne fodspor, som flere steder i København leder byens borgere til den nærmeste skraldespand.



(Flickr.com, 2014)

I dette tilfælde bevirker de fysiske ændringer i omgivelserne, at individets kognitive tilstand bevæger sig fra det automatiske system til det refleksive system. Den ønskede adfærdsændring bliver hermed en realitet ved, at modtageren bliver taget ud af sin respektive automatiske tankegang og begynder at tænke over ændringen i omgivelserne. Fodsporene opfordrer hermed modtageren til at smide sit eventuelle skrald i skraldespanden.

På vores figur over de to typer af nudges fremgår det, at *målet* med de fleste nudges er, at individet omdanner en reflektiv handling til en automatisk handling. Man søger hermed at påføre individet et nyfundet automatisk tankegrundlag, som individet i fremtiden skal agere ud fra. Eksempelvis er det i valgarkitektens interesse, at mænd altid rammer det rigtige sted i

et pissoir, uanset om der er en flue eller ej. Samtidig ønsker valgarkitekten bag de grønne fodspor, at Københavns borgere i fremtiden altid smider deres skrald i skraldespanden, uanset om der er fodspor, som hjælper aktøren på vej eller ej.

### Afslutning på nudging

Som det fremgår, er nudging et anderledes og effektivt kommunikationsværktøj, som skaber adfærdsændringer hos individet på en nytænkende måde. I Sepstrups medieformidlende kampagnetilgang er det en almen erkendelse, *"at bevidsthed og viden om et emne kan øges, at holdningsændringer og intentioner om adfærdsændringer er sværere at opnå og at adfærdsændringer er endnu vanskeligere at opnå (...)"* (Sepstrup, 2006: 59). Ved hjælp af nudging kan man skabe grundlaget for, at adfærdsændringer sker forholdsvis hurtigt. Dette skyldes, at man i mange tilfælde arbejder uden om videns- og holdningsændringer, som i stedet kan forekomme efter adfærdsændringen. I stedet for at forsøge at belære en Aktør om en viden gennem medieformidlet kommunikation, som individet skal huske og tage med sig næste gang en given situation opstår, så fokuserer nudging i stedet på at justere omgivelserne, som den ønskede adfærdsændring skal forekomme i. Denne fremgangsmåde placerer Aktøren i en situation, hvor han ofte vil føle sig nødsaget til at træffe en beslutning på stedet, vel og mærke uden at miste sin frihed til at agere, som han plejer. Hermed øger afsenderen chancen for, at den ønskede adfærdsændring bliver en del af individets adfærd ved at give modtageren et blidt skub i den rigtige retning.

### **Vores løsningsforslag**

På baggrund af ovenstående introduktion til kommunikationsbegrebet nudging, vil vi nu præsentere et løsningsforslag til et af vores præsenterede scenarier. Løsningsforslaget vil hermed være rettet mod det enkelte individs kognitive tankevirksomhed. Hensigten er, at den ubevist uopmærksomme Aktør, som befinder sig i en Jeg-tilstand på baggrund heraf, vil blive bevidst på sin egen uopmærksomhed i fællesskabet på cykelstien. Hermed vil Aktøren ændre adfærd, så den stemmer overens med den common sense, som cykelstiens naturlige indstillings Vi-relation er baseret på.

## Valg af scenarie

Vi har valgt at tage udgangspunkt i det 4. scenarie - parkørsel på cykelstien. Grundlaget for dette valg er, at vi gennem vores empiriske undersøgelser har oplevet denne problematik, som en hyppigt repræsenteret problematik på Københavns cykelstier. De andre tre scenarier oplever vi ikke repræsenteret i samme omfang, og de havde heller ikke den samme direkte indflydelse på både den enkeltes og den fælles opmærksomhed, som 4. scenarie. Derfor ser vi 4. scenarie som den mest interessante problematik.

## Essensen af problemet

Som det fremgår af vores analyse af 4. Scenarie, opstår problemet, idet to Aktører følges ad på cykelstien. Denne handling udmærker sig ved, at de cykler ved siden ad hinanden på cykelstien, og derfor blokerer den yderste cyklist overhalingsporet sådan, at andre cyklister ikke kan passere. Vi vælger at definere den yderste del af cykelstien som overhalingsporet, da det gennem vores empiriske undersøgelser er det blevet klart for os, at den yderste del af cykelstien almindeligvis opfattes og bruges som overhalingsspor. Overhalingsporet gør det muligt for forskellige Vi-relationer og grupper af cyklister at færdes på cykelstien uden af konfrontere hinanden. Man kan hermed beskrive de to Aktører som en form for prop i flowet på cykelstien. Dette er en uheldig situation, fordi den tydeligvis bryder den naturlige indstilling hos de cyklister, som bliver berørt af Aktørernes ubevidst uopmærksomme adfærd.

Vores nudgingtiltag skal hermed bevirke at den ubevidst uopmærksomme Aktør, som blokerer overhalingsporet, bliver gjort opmærksom på, at hendes adfærd ikke stemmer overens med den foretrukne brug af cykelstien som rum.

## Vores idé

Med udgangspunkt i nudgings grundprincip om at inddrage omgivelserne der, hvor den problematiske adfærd hos Aktøren udspiller sig, vil vi bruge cykelstien som vores medie. Vi ønsker at gøre det tydeligt for cyklisterne, at cykelstien i realiteten består af to spor – præcis som vi kender det fra bilismen. Vi vil hermed opdele cykelstien i to respektive spor på en måde, hvorpå individet, som cykler langsomt i overhalingsporet, går fra at være ubevidst om sin uopmærksomhed til at være bevidst om sin uopmærksomhed. Denne påvirkning af

individet er svær at opnå gennem et type 1 nudge, fordi vi er nødt til at vække individets refleksive system for at gøre individet bevidst om sin uopmærksomhed. Derfor vil vores løsningsforslag fremstå som et type 2 nudgingtiltag. Billedet nedenfor illustrer vores løsningsforslag.



(Redigeret billede fra 3. observationsrunde, Gammel Kongevej, 2014)

Som det fremgår af billedet har vi valgt at opdele cykelstien på en meget markant måde. Vi tager udgangspunkt i den blå farve, som allerede eksisterer i Københavns gader. Dette fremgår af billedet nedenfor.



(Information.dk, 2008)

Denne farve bruges til at fremhæve cykelstien i lysregulerede kryds rundt omkring i byen. I vores løsningsforslag bibeholder vi denne symbolik, men opdeler cykelstien i to spor ved at bryde den blå farve med et rødt spor. Denne markante opdeling er et symbol på, at cykelstiens to spor har to vidt forskellige funktioner. Det blå spor repræsenterer cykelstien, som vi kender den, mens det røde spor skal minde cyklisterne om, at ydersporet fungerer som en overhalingsbane. I forbindelse med nudgings psykologiske tilgang til påvirkningen af menneskers adfærd, er det ikke ligegyldigt hvilke farver, man vælger at opdele cykelstien i. Vores valg af farver fremgår nedenfor.

*"Blue also signifies tranquility, serenity and peace. It reminds us of powder blue skies and rich seas. It represents two ever-present elements, air and water, reflecting a calm, enduring constancy. Blue has a quieting, restful effect on the psyche." (Berman, 2010: 147)*

*"Red, as we just learned, has the most energy. It also affects you physically by raising your pulse, increasing your blood pressure, hastening your breathing, stimulating perspiration, and raising your heart rate. Notice that the stop signs on the road are red to attract your attention as you're approaching them." (Berman, 2010: 146)*

Som det fremgår af citaterne, har farver en psykologisk effekt på mennesker. Den blå farve forbindes ofte med afslapning og har en rolig effekt på menneskets psyke. Den røde farve har herimod ofte en kraftig effekt på mennesket. Den røde farve er meget aggressiv og kan få menneskets puls til at stige. Hertil besidder rød også den effekt, at den kan fange menneskets spotlight attention og hermed menneskets opmærksomhed. De to farver kan opfattes som modsætninger og beskriver hermed funktionsforskellen på de to spor på cykelstien.

Som yderligere illustration af de to spors forskellige funktion, har vi valgt at tegne pile på sporene. Det langsomme blå spor er illustreret med én pil, mens det hurtige røde spor er illustreret med tre pile. Disse pile vil forekomme fra begyndelsen af opdelingen og forsætte regelmæssigt, som det fremgår af billedet på forrige side.



Vi er bevidste om, at det er urealistisk at skulle implementere dette løsningsforslag på samtlige af Københavns cykelstier. Vi pointerer derfor, at det kun bør implementeres på de strækninger, hvor parkørsel fremstår som et problem. Som det fremgår af vores analyse, er det ikke et decideret problem på Dronning Louises Bro, fordi forholdene tillader denne adfærd. Derimod havde problematikken store konsekvenser for cyklisternes naturlige indstilling på Gammel Kongevej, som løsningsforslaget tager udgangspunkt i. Implementeringen bør derfor foretages på strækninger, som tilbyder de samme eller lignende forhold som den observerede cykelsti på Gammel Kongevej.

### Løsningsforslagets påvirkning af individet

I analysen af scenariet har vi beskrevet, hvordan de to Aktører, som skaber parkørselsproblematikken, hovedsageligt er mentalt uopmærksomme i situationen. Samtalen mellem dem fordrer, at de skal lytte til hinanden og svare hinanden, hvilket kræver en stor del af Aktørernes begrænsede opmærksomhed. Derfor er det første, vores løsningsforslag skal præstere, at fange deres opmærksomhed.

Hvis vi antager, at de to kvinder kommer cyklende ved siden ad hinanden, vil de på afstand lægge mærke til den markante opdeling af cykelstien. Specielt den røde farve vil fange deres spotlight attention, fordi det ligger i farvens natur, og hermed vil vores nudgingtiltag fange deres mentale opmærksomhed. Ud fra teorien om type 2 nudging vil Aktørerne hermed bevæge sig fra deres automatisk tænkende tilstand over i en reflektiv tænkende tilstand. Her vil de kognitivt behandle informationen, som de to spor implicit besidder. På baggrund af farvernes påvirkning af menneskets psyke og pilenes klare betydning er målet, at Aktørerne bliver mindet om og forstår cykelstiens ideelle opdeling. Idet Aktørerne opfatter opdelingen, bliver de nødt til at revurdere deres egen rolle i forhold til opdelingen. De bliver hermed trukket ud af deres mentale uopmærksomhed på cykelstien og er nødt til at forholde sig til omgivelserne. I og med at sporene ikke er brede nok til, at de to cyklister kan cykle ved siden af hinanden i et spor, er de nødt til at fordele sig og indordne sig efter opdelingen af cykelstien. Vores løsningsforslag vil med andre ord få den Aktør, som ligger yderst og spærre overhalingssporet til, at tage stilling til sin rolle på cykelstien. Ud fra denne refleksive behandling af omgivelserne, vil Aktøren forhåbentlig ændre sin uopmærksomme adfærd på

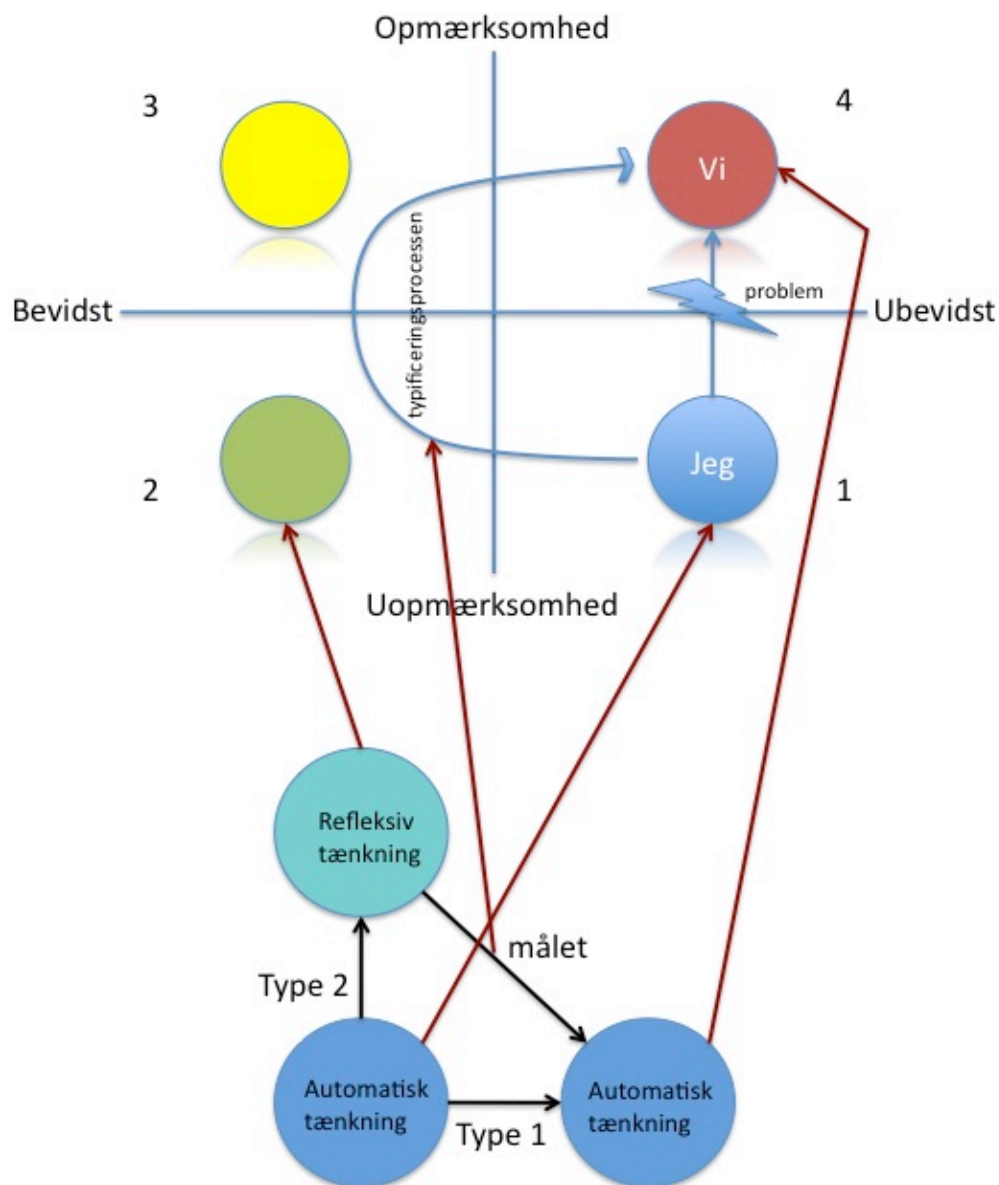
cykelstien og indordne sig, så hun ikke længere agerer uopmærksomt. Målet med løsningsforslaget er, at Aktørerne skal blive bevidste om deres egen rolle på cykelstien og for fremtiden agere og placere sig på cykelstien ud fra den cyklisttype de rent faktisk er. Ud fra Schutz' optik opfordrer vores løsningsforslag hermed til, at Aktørerne skal gennemgå en *selv-typificeringsproces*, idet Aktørernes handlemønster skal matche den forståelse de Andre Aktører besidder.

Vores løsningsforslag opfordrer hermed cyklisterne til at cykle i det spor, der passer til deres funktion på cykelstien (gepard, pingvin, gnu, æsel) og ikke ved siden ad hinanden. Hvis denne opfordring bliver fulgt, vil det være med til at opretholde den naturlige indstilling på cykelstien. Vores nudgingtiltag kan hermed anses for at være en visualisering af den common sense, som bør eksistere på cykelstien.

### Løsningsforslagets påvirkning af det sociale fællesskab

Vores præsenterede løsningsforslag skal ses som besvarelsen på anden del af vores problemformulering. I udarbejdelsen af vores løsningsforslag har vores fokus ligget på Jeg-tilstanden i 'produktion og dekonstruktionsmodellens' 1. stadie, og vi har fokuseret på, hvordan løsningsforslaget påvirker den enkelte ubevidst uopmærksomme Aktør. I forlængelse heraf vil vi nu se nærmere på, hvordan vores løsningsforslag påvirker fællesskabet på cykelstien og hermed den fælles opmærksomhed. Med andre ord vil vi se nærmere på forholdet mellem de to former for opmærksomhed.

I denne forbindelse vil vi sætte vores to teoretiske perspektiver overfor hinanden. Vi vil sætte vores indre biologiske perspektiv, som er defineret ved henholdsvis Ashcraft og Radvansky samt Thaler og Sunstein overfor vores ydre sociale perspektiv, som er defineret ved Schutz forståelse af fællesskabet på cykelstien. Vi sætter ikke lighedstegn mellem de to perspektiver, men vil i det følgende trække røde tråde mellem Jeg-tilstandens rolle i cykelstiens sociale fællesskab og nudgingens kognitive indflydelse på Jeg-tilstanden, som flytter individet fra den *ubevidste uopmærksomme* Jeg-tilstand over i den *ubevidste opmærksomme* Vi-relation. Forholdet mellem de to perspektiver er illustreret på modellen nedenfor.



(Egen produktion, 2014)

Som det fremgår af modellen, har vores løsningsforslag en indvirkning på Aktøren i Jeg-tilstanden. Denne indvirkning kommer direkte til udtryk i Aktørens rolle, i cykelstiens sociale fællesskab. Man kan hermed argumentere for, at der er en direkte sammenhæng mellem vores forståelse af individets indre opmærksomhed og individets ydre opmærksomhed. I modellen fremgår det, hvordan vores type 2 nudgingtiltag, påvirker Aktøren gennem det refleksive system, og hermed flytter Aktøren fra 1. til 2. stadie i 'produktion og dekonstruktionsmodellen'. Målet med løsningsforslaget er at få Aktøren til at gennemgå en selv-typificeringsproces i forhold til sin rolle og sin position på cykelstien. I denne forbindelse

gennemgår Aktøren hermed en typificeringsproces, som flytter individet fra stadie 2. gennem stadie 3. og op i stadie 4 på 'produktion og dekonstruktionsmodellen'. På baggrund af denne proces opnår Aktøren en nyfundet opfattelse af sig selv og sin rolle i fællesskabet på cykelstien. Aktøren får hermed en ny forståelse af den kultur og det fællesskab, som eksisterer på cykelstien. En kultur og et fællesskab, som ikke kan forklares gennem det indre biologiske perspektiv. Aktøren får eksempelvis en ny forståelse for de uskrevne trafikale regler, der eksisterer på cykelstien.

I vores casebeskrivelse definerer vi cyklisterne som individuelle individer, og vi anskuer dem hermed ikke udelukkende som cyklister. På trods af at cyklisterne alle sammen kører de samme steder og burde følge de samme regler, er det ikke ensbetydende med, at alle cyklister agerer ensartet i trafikken. Hver enkelt cyklist besidder en række rationaler, som skaber grundlag for deres specifikke adfærd på cykelstien. Disse rationaler kan antages at være baseret i deres intersubjektive opfattelse af den måde verden hænger sammen på. Denne opfattelse er bl.a. båret af hvilken kultur, man er vokset op i, og derfor eksisterer der mange forskellige forståelser og fortolkninger af, hvordan man benytter cykelstien. Dette perspektiv kom til udtryk under vores fokusgruppeinterview, hvor Marta fortæller om sin oplevelse af at flytte fra Polen til Danmark.

*"Altså da jeg kom til Danmark fra Polen af, altså vi kendte ikke til cykler. Det er så mange år siden, men hele det der koncept med at cykle, altså der var jeg jo virkelig til farer for trafikken følte jeg selv."* (Interview 3, Marta: linje 218)

Ligeledes fortæller Stella om forskellen på at cykle i Jylland og i København.

*"[...] da jeg som jyde flyttede herover og skulle lære at cykle i København, der var jeg også sådan helt blown away over at man jo skal signalere. Det gør man jo ikke når man kører i Jylland."* (Interview 3, Stella: linje 213)

I citaterne giver Marta og Stella udtryk for, hvordan cykelkulturen og forståelsen af at cykle i København, er vidt forskellig fra henholdsvis Polen og Jylland.

I denne forbindelse kan man argumentere for, at vores løsningsforslag påvirker Aktørens ydre perspektiv, ved at justere Aktørens forståelse og fortolkning for den kultur, som eksisterer på Københavns cykelstier. Når Aktøren kognitivt behandler vores løsningsforslag, sker der en justering af Aktørens rationaler for at agere i cykelstiens rum. Aktøren opnår hermed en ny forståelse for, hvilke signaler og input, han bør reagere på og forholde sig til i lignende situationer. Hermed kan man argumentere for, at vores løsningsforslag imødekommer samfundets forskellige fortolkninger af cykelstiens rum og kultur og opstiller en idealistisk standard. Denne standard kan opfattes som et idealtypisk common sense for brugen af cykelstien. Vores løsningsforslag bevirker, at alle i cykelstiens sociale fællesskab agerer ud fra den samme common sense og hermed skabes der et fundament for skabelsen af en Vi-relation på cykelstien, som opretholder flowet og den naturlige indstilling blandt Aktørerne.

# Diskussion

---

I dette afsnit vil vi diskutere udvalgte hovedpunkter. Formålet er at forholde os kritiske til specialets teori, metode og analyse, for at diskutere pålideligheden og validiteten af specialets resultater.

Først og fremmest vil vi sætte vores valg af nudging overfor Sepstrups medieformidlede kampagnetilgang. Dette gør vi med henblik på at diskutere hvorvidt nudging kan ses som en flowfremmende kommunikationstilgang, modsat Sepstrups medieformidlende tilgang.

Hernæst vil vi diskutere vores metodiske fremgangsmåde. Vi vil vurdere, om vores resultater skaber grundlag for at kunne drage valide konklusioner og i denne forbindelse komme med bud på, hvordan vi kunne have øget pålideligheden og validiteten af vores undersøgelse.

## **Nudging vs. Sepstrup**

I specialets indledning anlægger vi et kritisk perspektiv over for den traditionelle medieformidlede kommunikationstilgang, som blandt andet er opstillet ved Preben Sepstrup. Vores kritik beror på en antagelse om, at det ofte er utilstrækkeligt at forsøge at ændre folks adfærd, ved at påvirke deres videns og holdningsgrundlag. Vi inddrager nudging, fordi vi mener, det er et kommunikationsværktøj, som har en mere direkte tilgang til påvirkningen af modtagerens adfærd. Nudging arbejder hermed implicit med modtagerens videns og holdningsgrundlag og udmærker sig ved at påvirke modtageren direkte i den situation hvor den ønskede adfærdsændring skal finde sted.

I denne forbindelse er det interessant at se nærmere på, hvordan de to tilgange i virkeligheden adskiller sig fra hinanden. I vores præsentation af nudging redegør vi for, hvordan den sepstrupske medieformidlede kommunikationstilgang påvirker modtageren gennem det refleksive system. I samme forbindelse opstiller vi to forskellige typer nudging, hvoraf den ene ligeledes påvirker og forløber gennem modtagerens refleksive system. Denne form for nudging defineres som et type 2 nudge, hvilket vi benytter os af i vores

løsningsforslag. På baggrund af denne optik, skal forskellen på de to tilgange findes i, hvordan de på hver deres måde påvirker og afhænger af modtagerens refleksive system.

Den medieformidlede kommunikationstilgang udmærker sig ved, at et budskab, i form af ny viden, ofte bliver præsenteret for modtageren gennem eksempelvis tv-spots eller plakat-kampagner. Ved denne tilgang bliver kommunikationsproduktet og budskabet ofte præsenteret for modtageren uden for den kontekst, hvor modtageren kan drage nytte af budskabet. Dette betyder, at modtageren skal 'bære rundt' på budskabet og efterfølgende implementere det i sit liv næste gang, den problematiserede situation opstår.

I indledningen pointerer vi ved Daniel Golemann (Golemann, 2013), at vi lever i et samfund hvor det er normalt at være distraheret i stort set alle hverdagens situationer. Specielt i trafikken, hvor individet bliver eksponeret for massevis af information i form af både advarselsskilte, lyssignaler, blinklys, reklameskilte samt alle de indtryk og signaler, som menneskene omkring individet udsender. Disse store mængder information kan være med til at gøre det svært for den enkelte at samle sin opmærksomhed mod det, som er relevant i den pågældende situation. Med udgangspunkt i dette perspektiv er det svært at forestille sig, at modtageren af et medieformidlet kommunikationsprodukt refleksivt justerer sin adfærd på baggrund af et budskab, som individet måske har erindret efter at have været eksponeret for det på et tidligere tidspunkt. Denne opfattelse kom ligeledes til udtryk under vores fokusgruppeinterview i en diskussion om hvad der skal til for at justere cyklisters adfærd.

*"Altså der er jo tit de der kampagner, som opfordrer folk til at sætte farten ned, men alligevel kører folk for hurtigt. Og der tænker jeg måske, det er det samme med cyklisterne på en eller anden måde. De husker det kortvarigt, men så glemmer de det igen."* (Interview 3, Marta: linje 440)

I forlængelse af Martas udtalelse, siger Stella følgende.

*"Ja, det er ligesom om at intentionerne er der, men når jeg har travlt eller er for sent på den, så har jeg jo glemt alt det der. [...]. Man fokuserer bare på hvor man skal hen, man tænker ikke på det større perspektiv." (Interview 3, Stella: linje 444)*

Både Marta og Stella giver her udtryk for, hvordan en modtager kan besidde intentionen om at ændre sin adfærd, men at man ofte i situationen kan glemme denne intention.

Ud fra vores biologiske indre perspektiv, kan vi forstå dette ved, at mennesket har tendens til at agere, som det plejer at gøre. Dette skal forstås på den måde, at kontrollerede processer over tid vil forekomme automatiske, hvilket vil afspejle sig i, at individet eksempelvis vil blive ved med at agere uopmærksomt i trafikken, på trods af at intentionen om at ændre sin adfærd rent faktisk eksisterer i individets bevidsthed.

Ud fra vores ydre sociale perspektiv, som er defineret ved Schutz, kan vi forstå denne tendens ved, at Aktøren i den ubevidst uopmærksomme Jeg-tilstand sætter sit eget sub-projekt og sin egen relevansopfattelse over den fælles common sense. I Jeg-tilstanden agerer Aktøren hermed ud fra en egoistisk relevansopfattelse, som strider imod fællesskabets common sense. Aktørens tidligere erindrede intention om at ændre adfærd og vise hensyn i trafikken bliver hermed tilsidesat. Med andre ord kan man argumentere for, at Aktøren glemmer sin intention i situationen.

Hertil er det også essentielt at pointere, at det er en stor udfordring at få modtageren til at finde det pågældende medieformidlede adfærdsændrende budskab relevant, idet langt de fleste trafikanter opfatter sig selv som gode trafikanter (Cykelviden.dk, 2014). De cyklister, som agerer problematisk på cykelstien, er altså ikke nødvendigvis bevidste om, at deres common sense og hermed deres adfærd er problematisk i forhold til den idealtypiske common sense. Hermed kan det være svært for en afsender, at få den rette Aktør til at forstå, at et budskab er rettet mod ham, idet han er ubevidst om sin egen uopmærksomhed.

På baggrund af denne forståelse vil vi argumentere for, at effektiv adfærdsændrende kommunikation til dels er situationsbestemt. I denne forbindelse besidder nudging en fordel, i



og med at det er et grundprincip at inddrage omgivelserne i det rum, hvor den problematiske adfærd forekommer. Hermed sker eksponeringen af kommunikationsproduktet og budskabet altid i den situation, hvor det har relevans. Kombinationen af dette og det adfældsorienterede fokus, der ligger i nudgingens natur, skaber forudsætningen for, at modtageren ikke glemmer sin 'nyfundne' intention.

I løsningen af vores valgte problematik benytter vi os af et type 2 nudge, der ligesom den medieformidlede tilgang, påvirker modtagerens refleksivitet. I denne forbindelse vil vi dog argumentere for, at denne tilgang stiller anderledes krav til menneskets refleksivitet. I stedet for at modtageren skal 'bære rundt' på budskabet for selv at sørge for at implementere det i sin hverdag, så kommunikerer vores løsningsforslag implicit til Aktøren ved direkte at influere de omgivelser, adfærdsændringen skal foregå i.

I forlængelse af denne diskussion kan vi hermed argumentere for, at der er stor forskel på benytte henholdsvis medieformidlet kommunikation og nudging til at ændre folks adfærd i trafikale sammenhænge. I forbindelse med vores konkrete løsningsforslag, kan man argumentere for at nudging er en *flowfremmende* kommunikationsform, fordi den skildrer den idealtypiske common sense, som cykelstiens fælles naturlige indstilling er baseret på. Vores løsningsforslag sørger hermed for, at Aktøren i Jeg-tilstanden bliver bevidst om sin uopmærksomhed, inden den har konsekvenser for Aktøren eller andre.

Hertil kan man diskutere, om vores løsningsforslag har en uønsket effekt på de cyklister, som i forvejen agerer ud fra den common sense, som opretholder den naturlige indstilling på cykelstien. I denne forbindelse ser vi stadig vores løsningsforslag som flowfremmende, fordi disse cyklister blot bliver bekræftet i deres 'korrekte' adfærd. I 'produktion og dekonstruktionsmodellen' vil disse cyklister, dog bevæge sig fra det ideelle 4. stadie et skridt ind i det 3. stadie, for så at bevæge sig tilbage i 4. stadie igen. De går hermed fra at være ubevidst om deres opmærksomme adfærd, til at blive bevidste om den, for til sidst igen, at agere ud fra den ubevidst opmærksomme naturlige indstilling.

## Diskussion af metodisk fremgangsmåde

I dette afsnit vil vi gennemgå og diskutere vores aktuelle metodiske fremgangsmåde og se nærmere på, hvordan vi kunne have udbygget vores metodiske undersøgelsesdesign for, at opnå en større pålidelighed og højere validitet af specialets resultater.

Som det fremgår af vores metodeafsnit, består vores aktuelle metodiske fremgangsmåde af et ekspertinterview, et fokusgruppeinterview og en række etnografiske observationer. I denne forbindelse bruger vi ekspertinterviewet med Mette Møller til, at opnå en indsigt i cyklisternes indre kognitive opmærksomhed, og hvilken rolle denne spiller på Københavns cykelstier. Gennem dette interviewet opnår vi hermed en forståelse for cyklisternes trafikale adfærd, og hvordan den enkelte cyklists uopmærksomhed kan påvirke andre cyklister på cykelstien. I forlængelse af vores interview med Mette Møller udførte vi et fokusgruppeinterview. Formålet med dette var at få en indsigt i de københavnske cyklisters livsverden, med henblik på at opnå en dybere forståelse for, hvilken rolle opmærksomhed spiller i hverdagscyklismen. Gennem fokusgruppeinterviewet opnår vi herved at få en indsigt i, hvordan vores respondenter oplever deres egen opmærksomhed og andres uopmærksomhed på cykelstien. Som sidste del af vores metodiske fremgangsmåde udførte vi en række etnografiske observationer. Gennem vores observationer udpeger vi en række hverdagsituationer på cykelstien, som vi fik italesat under vores fokusgruppeinterview. Disse situationer fremstår, som eksempler på hvordan den enkeltes uopmærksomhed påvirker den fælles opmærksomhed på cykelstien.

Gennem vores analyse fremgår det, at vores forskellige metoder underbygger og støtter hinandens resultater. Vores forskellige typer af data om samme emne, fremstår hermed som et slags tjek af den enkelte metodes pålidelighed (Halkier, 2008: 15). Hermed kan man opfatte vores metodetriangleringsproces som en succes i forhold til pålideligheden og validiteten af vores resultater. Denne proces stemmer overens med vores hermeneutiske erkendelse, idet vores forskellige data skaber grundlag for vores aktuelle endelige forståelse.

Heri ligger det, at hvis vi valgte at udvide og supplere vores metodiske fremgangsmåde, ville vi sandsynligvis opnå en ny og dybere forståelse af vores felt. I denne forbindelse er det interessant at diskutere, hvordan en sådan udvidelse af vores metodiske fremgangsmåde

kunne udforme sig og skabe grundlag for at opnå en endnu højere pålidelighed og validitet af dette speciales resultater.

På baggrund af vores forståelser og fortolkning af vores aktuelle empiriske data får vi opstillet fire scenarier, som hver især er eksempler på, hvordan den enkelte cyklists uopmærksomhed kan påvirke den fælles opmærksomhed på cykelstien. For at øge pålideligheden og validiteten i forbindelse med udpegelsen af disse scenarier ville det være oplagt at benytte disse scenarier som fundament for en dybere undersøgelse af vores opnåede forståelse.

I denne forbindelse kunne vi have opstillet endnu et fokusgruppeinterview, som ville have til formål at få respondenterne til at diskutere vores opstillede scenarier. Denne fremgangsmåde kaldes ifølge Bente Halkier for vignette-metoden, og ville med stor sikkerhed sætte forhandlinger i gang mellem respondenterne, som ville afspejle de sociale normer og forståelser, som kan forbindes direkte med scenarierne (Halkier, 2008: 46). I denne forbindelse ville vi også kunne præsentere vores løsningsforslag for respondenterne med henblik på at opnå en forståelse for, hvordan respondenterne mener de ville afkode og reagere på vores kommunikationsprodukt.

De indsigter, som vi ville kunne opnå gennem ovenstående, ville give os mulighed for at opnå en større pålidelighed og en højere validitet i forbindelse med fundamentet for og udarbejdelsen af vores løsningsforslag.

# Konklusion

---

I dette afsnit vil vi konkludere på de resultater, som vi gennem specialet har analyseret os frem til. I denne forbindelse vil vi tage udgangspunkt i specialets problemformulering.

## **Hvordan kan vi forstå produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier, og hvordan kan vi forbedre den enkeltes og den fælles opmærksomhed, ved hjælp af kommunikative tiltag?**

Som det fremgår af problemformuleringen og speciales generelle opbygning, har vi arbejdet ud fra en todelt problematik. Vi har gennem specialet først og fremmest opnået en forståelse af produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier. Hernæst har vi ved hjælp af kommunikationsværktøjet nudging givet vores bud på, hvordan man forbedrer den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien. På baggrund af denne opbygning, vil dette konklusionsafsnit ligeledes være delt op i to.

Indledningsvis vil vi svare på, hvordan vi kan forstå produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier. I denne forbindelse vil vi fokusere på forholdet mellem den enkeltes kognitive opmærksomhed, og den fælles socialt konstruerede opmærksomhed, som skaber grundlag for opretholdelsen af flowet på cykelstien.

I forlængelse heraf vil vi svare på, hvordan man kan forbedre både den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien ved hjælp af kommunikative tiltag.

## **Produktionen og dekonstruktionen**

For at forstå produktionen og dekonstruktionen af opmærksomhed på Københavns cykelstier er vi først og fremmest nødt til at definere begrebet opmærksomhed. Dette gør vi ud fra et kognitivt psykologisk perspektiv, som er defineret ved Ashcraft og Radvansky. Gennem denne optik opnår vi en forståelse af det enkelte individs biologisk forankrede opmærksomhed.

Denne er defineret ved en automatisk og kontrolleret opdeling af menneskets kognitive system. Det er heri vi forstår grundlaget for det enkelte individs uopmærksomhed. Ifølge Ashcraft og Radvansky er menneskets opmærksomhedskapacitet begrænset, hvilket betyder, at mennesket ikke altid kan overskue flere større projekter på samme tid. Dog pointerer Ashcraft og Radvansky, at kontrollerede processer over tid kan udføres som automatiske processer, hvilket frigiver dele af menneskets begrænsede opmærksomhedskapacitet. Dette skaber forudsætningen for, at den enkelte cyklist kan opnå en tilstand, hvor han føler overskud til at udføre sub-projekter under kørslen på cyklen. I specialet opstiller vi på baggrund af vores empiri fire scenarier, der hver især fremstår som eksempler på sub-projekter (henholdsvis: tale i mobiltelefon, høre musik, kigge på butikker og køre parkørsel mens der føres en samtale). Det er netop disse sub-projekter, som kan distrahere den enkelte cyklist, således at individet ikke længere retter størstedelen af sin begrænsede opmærksomhed mod det primære projekt (cykelturen, omgivelserne og medcyklisterne). Via Ashcraft og Radvansky teorier, samt vores interview med trafikpsykolog Mette Møller får vi defineret fire forskellige måder, disse sub-projekter kan gøre cyklisterne uopmærksomme på i trafikken – henholdsvis visuelt, auditivt, mentalt og motorisk. Fælles for alle fire former for uopmærksomhed er, at de kommer til udtryk hos den enkelte gennem en uforudsigelig adfærd. Ifølge Mette Møller er trafikken bygget op omkring en forudsigelighed, som er nødvendig for at opretholde det trafikale flow. I denne forbindelse kan den enkelte cyklists uopmærksomhed derfor resultere i en uforudsigelighed, som påvirker flowet på cykelstien, og hermed den fælles opmærksomhed.

For at forstå cykelstiens fælles opmærksomhed, beskuer vi den som et socialt konstrueret fænomen. Denne optik har vi defineret ved sociologen Alfred Schutz. I denne forbindelse anskuer vi trafikken på cykelstien som et socialt fællesskab, hvor de enkelte cyklister fremstår som Aktører, der interagerer med hinanden. Dette sociale fællesskab kan være bygget op af forskellige former for relationer heriblandt den ideelle Vi-relation. I Vi-relationen agerer en gruppe af cyklister ud fra den samme common sense viden og deler den samme relevansopfattelse i forhold til deres fælles projekt – at komme fra A til B. Cyklisterne i en Vi-relation har hermed en gensidig forståelse for hinandens fremadskridende liv. Ifølge Schutz er det på baggrund af denne Vi-relation, at det trafikale flow, eller den fælles naturlige indstilling

på cykelstien bliver opretholdt. Denne naturlige indstilling udmærker sig ved, at de enkelte Aktører befinder sig i en tilstand af ubevidst opmærksomhed, hvor deres kognitive opmærksomhed er rettet mod det fælles projekt. Det er på dette grundlag, at både den enkeltes og den fælles opmærksomhed bliver produceret og opretholdt på cykelstien.

Gennem vores analyse blev det klart for os, hvordan en enkelte cyklist kan træde ud af denne Vi-relation og agere ud fra en Jeg-tilstand. Dette sker når en eller flere cyklister påbegynder et sub-projekt midt i Vi-relationens fælles projekt. Ifølge Ashcraft og Radvansky samt Mette Møller, skaber disse sub-projekter forudsætningen for, at den enkelte cyklist kan agere uopmærksomt og uforudsigeligt på cykelstien. I denne Jeg-tilstand er den enkelte cyklist ubevidst om sin egen uopmærksomhed og er hermed ikke bevidst om, at hans adfærd kan have konsekvenser for både ham selv og for fællesskabet på cykelstien. I et sådan tilfælde opstår der et misforhold mellem cyklisten i Jeg-tilstanden og Vi-relationens common sense viden og relevansopfattelse. Der eksisterer hermed ikke længere en gensidig forståelse for hinandens fremadskridende liv. I en sådan situation brydes Vi-relationens naturlige indstilling, hvilket kan afspejle sig direkte i flowet på cykelstien. Det er i denne situation, at cykelstiens fælles opmærksomhed dekonstrueres. Dekonstruktionen af den fælles opmærksomhed opstår herved på baggrund af den enkeltes uopmærksomhed.

Ovenstående konkluderende gennemgang af specialets hovedpointer, fremstår som besvarelsen på første del af specialets problemformulering. Nedenfor vil vi konkludere på problemformuleringens anden del.

## **Løsningen**

I denne del af konklusionen vil vi konkludere på, hvordan man kan forbedre den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien ved hjælp af kommunikative tiltag. For at besvare dette spørgsmål, vælger vi i specialet at inddrage begrebet nudging, som skaber fundamentet for vores kommunikative løsningsforslag. Løsningsforslaget i specialet retter sig mod et af vores opstillede scenarier og løser derfor ikke alle de problematikker, som vi belyser i analysen.

Eftersom vi er kommet frem til, at det er det enkelte individs uopmærksomhed, der skaber grundlag for dekonstruktionen af den fælles opmærksomhed, kan vi konkludere, at løsningen

på problemet skal findes ved at påvirke den enkelte uopmærksomme Aktør. I specialet stiller vi derfor os selv følgende arbejdsspørgsmål.

- Hvordan gør man den ubevidst uopmærksomme Aktør, bevidst om sin uopmærksomhed, inden Aktøren når at opleve en eventuel alvorlig konsekvens af sin uopmærksomhed?

Til at opnå denne påvirkning af Aktøren i den ubevidst uopmærksomme Jeg-tilstand, benytter vi os af kommunikationsværktøjet nudging. Ved at arbejde ud fra nudgingens grundprincipper, kan man ved at modificere og justere omgivelserne i det fysiske rum, hvor den problematiserede adfærd finder sted, skabe forudsætningen for, at Aktøren i Jeg-tilstanden bliver bevidst om sin egen uopmærksomhed. Idet man bruger omgivelserne som medie for den ønskede adfærdsændring, sikrer man som afsender, at modtageren bliver eksponeret for budskabet direkte i den situation, hvor det har relevans.

Denne ændring i Aktørens bevidsthed, opnår man ved at inkorporere og skildre den idealtypiske common sense, som cykelstiens fælles naturlige indstilling er baseret på, direkte i omgivelserne. Hermed vil Aktøren højest sandsynligt ændre sin adfærd, så der ikke længere eksisterer et misforhold mellem Aktøren og de Andres common sense og relevansopfattelse. På baggrund af denne proces opnår Aktøren en nyfunden opfattelse af sig selv, og sin rolle i fællesskabet på cykelstien samt en ny forståelse af den kultur og det fællesskab, som eksisterer på cykelstien. Hermed kan man skabe forudsætningen for, at alle i cykelstiens sociale fællesskab agerer ud fra den samme relevansopfattelse og common sense viden, og hermed skabes der et fundament for skabelsen af en Vi-relation på cykelstien, hvoraf flowet og den naturlige indstilling blandt cyklisterne opretholdes.

Vi kan hermed afslutningsvis konkludere, at nudging i trafikale sammenhænge kan anses for at være en attraktiv flowfremmende kommunikationsform, som forbedrer både den enkeltes og den fælles opmærksomhed på cykelstien.

# Perspektivering

---

I dette afsnit vil vi se ud over specialets primære omdrejnings- og fokuspunkter og reflektere over, hvordan vores resultater kan overføres til andre sammenhænge i samfundet.

Først og fremmest vil vi sætte vores resultater i et nyt perspektiv ved at generalisere grundprincippet fra vores løsningsforslag og projektere det over på andre situationer i samfundet. Herunder vil vi også reflektere over de etiske problematikker, som brugen af nudging kan medføre.

Afslutningsvis vil vi reflektere over, hvordan man på baggrund af vores resultater kan videreudvikle et koncept, som ville kunne styrke de københavnske cyklisters opmærksomhed og bevidsthed i trafikken yderligere.

## **Implementering af den ideelle common sense**

For at generalisere vores løsningsforslag og projektere det over på andre sammenhænge i samfundet, er vi nødt til at pege på essensen i vores løsningsforslag. Denne skal findes idet vores løsningsforslag fokuserer på, at skildre og opfordre til at agere ud fra den ideelle common sense, der eksisterer som uskrevne regler på cykelstien. Hermed påvirkes omgivelserne med det formål at få cyklisterne til at agere på den mest opmærksomme og flowopretholdende måde.

Generaliseringen skal herved findes i, at man i andre situationer kan kortlægge de forskellige common sense opfattelser, som eksisterer i den problematiserede situation. På baggrund heraf kan man opstille den ideelle common sense og implementere denne direkte i omgivelserne. Ifølge vores undersøgelse vil denne fremgangsmåde skabe grundlag for adfærdsændrende kommunikation, som er langt mere effektiv end traditionel medieformidlet kommunikation.

I denne forbindelse må vi erkende, at denne nudging-inspirerede kommunikationstilgang allerede eksisterer i samfundet. Der findes mange glimrende eksempler på, hvordan nudging får folk til at ændre adfærd på nye og effektive måder. Et eksempel herpå kan findes i den



måde hvorpå supermarkeder forsøger at nytænke indretningen af deres butikker. Denne innovative tankegang giver Maia Sejersen, som er kommunikationskonsulent i Dansk Supermarked, udtryk for i citatet nedenfor.

*”Vi forsøger i højere grad at tage højde for, at nogle kunder ikke har lyst til at gå rundt og ose. De har en liste med og vil hurtigt ind og hurtigt ud igen og har ikke lyst til at skulle hele butikken igennem for at komme frem til mælken.”* (Maia Sejersen i Hyldal, dr.dk, 2012)

I denne forbindelse har en Irma lavet et forsøg, hvor en gruppe af mænd og en gruppe af kvinder skulle lave deres bud på en tilbudsavis (Hyldal, dr.dk, 2012). Resultaterne viste at der er markant forskel på hvilke varer mænd og kvinder finder interessante, og i denne forbindelse er der flere supermarkeder der har eksperimenteret med at lave såkaldte ’mandegange’. Disse udmærker sig ved kun at indeholde varer, som hovedsagligt er at finde i mænds indkøbsposer (Hyldal, dr.dk, 2012). Dette er et eksempel fra den virkelige verden, hvor man har fokuseret på at kortlægge en målgruppes common sense og relevansopfattelse, og implementeret disse i omgivelserne. Alt sammen med henblik på at gøre det lettere og mere bekvemt for målgruppen at handle ind.

Som det fremgår, er nudging ikke et utestet kommunikationsværktøj. Den danske detailhandel eksperimenterer med det, og man kan argumentere for at nudging med fordel kan implementeres i andre dele af samfundet – eksempelvis i forbindelse med trafik-kommunikation, som vores løsningsforslag er et eksempel på. Vi anser vores resultater, som et skridt i en ny strategisk retning indenfor adfærdsændrende kommunikation i trafikken. Vores speciale kan i denne forbindelse anses som en eksplorativ undersøgelse af, hvordan man kan drage nytte af nudging i trafikale sammenhænge.

## **Etikken i nudging**

Alt efter hvordan man udformer sit nudgingtiltag, og hvilket formål nudgingtiltaget har, kan nudging medfører nogle etiske problematikker. I mange tilfælde vil de fleste højst

sandsynligt mene, at der ikke er noget problem i, at man bliver påvirket til at træffe valg, som medvirker til en sundere og sikrere livsstil. Det etiske problem opstår, idet nudgingen bevæger sig væk fra disse harmløse puf og bliver mere manipulerende end vejvisende i et ellers valgfrit miljø.

Et eksempel herpå kan være udformningen af en stemmeseddel til et valg. Skal der eksempelvis stemmes om hvorledes afgifterne på sukkerholdige drikkevarer bør forøges, og staten er for en forøget afgift, kunne stemmesedlen med stor fordel for staten have rubrikken til nej-stemmer præsenteret efter rubrikken til ja-stemmer. Undersøgelser viser nemlig, at vælgere ofte stemmer på den rubrik der bliver præsenteret først (Thaler & Sunstein, 2008: 246). I et sådan tilfælde kan man kritisere afsenderen for en manglende neutralitet, idet modtageren ved et meget simpelt nudge kan påvirkes til at træffe et valg, som gavner den ene part frem for den anden.

I forhold til implementeringen af de såkaldte 'mandegange' i supermarkederne, kan der også opstå en etisk problematik i forhold til hvilke varer man vælger at præsentere for mændene i disse 'mandegange'. I denne kontekst anser vi det som et etisk spørgsmål om, hvem der bestemmer hvilke varer der er gode varer. Nudging skal ses som et værktøj til at fremme samfundets ideelle tilstand, men idet at den ideelle tilstand i nogle tilfælde er en subjektiv størrelse vil der ofte være forskellige holdninger og meninger om hvilke varer og ikke mindst hvilke valg der er korrekte.

I forbindelse med vores løsningsforslag ser vi brugen af nudging som etisk forsvarligt, idet nudget kun justere adfærden hos det mindretal, som ikke agerer ud fra den ideelle common sense. Herved påvirkes cyklisterne alene med det formål at gøre deres liv sikrere og bedre (Thaler & Sunstein, 2008: 5). Vores løsningsforslag udmærker sig ved at være bevidstheds-skabende for det ubevidste individ, hvilket knytter vores nudge til den libertanistiske side af nudging. Vores løsningsforslag forsøger herved blot at gøre opmærksom på, at fællesskabet ikke anser den problematiserede adfærd som velanset, og i denne forbindelse har cyklisten altid mulighed for at fortsætte med sin adfærd, hvis det er det individet har lyst til.

## Grundlag for nyt koncept

Som det fremgår af vores løsningsforslag er et af præmisserne for, at der forekommer en adfærdsændring hos cyklisterne, at den enkelte cyklist bliver opmærksom på sin egen rolle i fællesskabet på cykelstien. Vi anser dette som et element af løsningsforslaget, som er værd at gå videre med for at forbedre cyklisternes opmærksomhed på cykelstien yderligere.

I denne forbindelse vil vi derfor kort præsentere nogle refleksioner om, hvorvidt vores undersøgelser kan skabe grundlag for et nyt koncept. Det følgende skal derfor ses som en videreudvikling af vores løsningsforslag og ikke en erstatning. Denne videreudvikling viser ligeledes, hvordan det er muligt at kombinere nudging og den medieformidlede kommunikation.

I specialets casebeskrivelse har vi opstillet fire cyklistertyper ved Anette Jerup Jørgensen. Med udgangspunkt i disse kunne man udarbejde en cykelprøve for cyklisterne i København. Formålet med denne prøve skulle være, at give cyklisterne et billede af hvilken type cyklist de tilhører ud fra deres besvarelser. Ved at den enkelte cyklist bliver opmærksom på sin egen rolle på cykelstien skulle prøven i samme overbæring forklare, hvordan denne rolle bør agere i forhold til den ideelle common sense, som eksisterer på cykelstien.

Selve testen kunne udformes som en blanding af teoriprøven, som vi kender den, når man erhverver sig et kørekort, og de personlighedstest, man til tider udsættes for i forbindelse med jobsamtaler. Testen skulle kunne besvares på internettet og som følge af den blanding af tests, skulle der opstilles nogle scenarier fra cykelstien, hvor cyklisten skal vælge én af X antal svarmuligheder. Efter besvarelsen skulle cyklisten modtage en forklaring på hvilken type han tilhører, og hvordan denne bør agere på cykelstien i forhold til andre cyklisters og cykelstiens ideelle common sense.

Denne kommunikative løsning læner sig op ad den medieformidlede kommunikation, som påvirker modtageren gennem individets viden og holdning og bør ud fra vores optik og forståelse udføres i tilknytning til det løsningsforslag vi har redegjort for i dette speciale.

Som det fremgår af de refleksioner vi har gjort os i denne afsluttende perspektivering, kan der drages nogle værdifulde erfaringer ud fra vores speciale lige såvel, som der kan arbejdes videre med det løsningsforslag, vi har udarbejdet. Det er værd for læsere af dette speciale at se det værdifulde i den baggrundsviden, vi har udarbejdet ved vores empiriske arbejde, fordi denne ligger til grund for vores løsningsforslag. Idet budskaber bør kommunikeres på modtagerens præmisser, er det netop denne baggrundsviden og denne common sense, individet og fællesskabet besidder, som kan have en enorm indflydelse på om et adfærdsændrende kommunikationsprodukt har en effekt eller ej.

# Litteraturliste

## Bøger

- **Ashcraft**, Mark H. & **Radvansky**, Gabriel A. (2009): *Cognition*. Pearson Education, Inc., Published as Prentice Hall, Upper Saddle River, NJ.
- **Berman**, Margo (2010): *Street-Smart Advertising: How to Win the Battle of the Buzz*. Publisher: Rowman & Littlefield Publishing Group. Blue Ridge Summit, PA, USA.
- **Bryman**, Alan (2004): *Social research methods*. 2nd ed. Oxford University Press, Inc.
- **Christensen**, Lars, et al. (1996): *Kør kampagnen sikkert hjem*. Udgivet af Rådet for Sikker Trafik.
- **Dooley**, Roger (2012): *100 Ways to Persuade and Convince Consumers with Neuromarketing*. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey.
- **Fischer**, Louise Harder & **Borch**, Ida (2012): *Spørg Hvorfor – Sådan skaber du meningsfulde kvalitative undersøgelser med kunder og brugere*. Nyt Teknisk Forlag, København
- **Gilbert**, Nigel (2008): *Researching social lige*. 3rd ed. Sage Publications, Inc.
- **Goleman**, Daniel (2013): *Fokus – De skjulte mønstre bag unikke præstationer*. Forlag, Gyldendal. Originaltitel: *Focus – The Hidden Driver of Excellence*. HarperCollins Publishers, 10 East 53rd Street, New York, NY 10022
- **Halkier**, Bente (2008): *Fokusgrupper*. 2. Udgave, 3. Oplag, © Samfundslitteratur 2008.
- **Højberg**, Henriette (2005): *Hermeneutik*, kapitel i *Videnskabsteori i samfundsvidenskaberne - på tværs af fagkulturer og paradigmer*, 2. Udgave 2004, 2. Oplag 2005, Roskilde Universitetsforlag.

- **Kahneman, Daniel** (2011): *Thinking fast and slow*. Farrar, Straus and Giroux, 18 West, 18th Street, New York 10011
- **Kahneman, D. & Tversky, A.** (1982): *The simulation heuristic*. In D. Kahneman, P. Slovic & A. Tversky: *Judgement under uncertainty: Heuristics and biases* (pp. 201-208). Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- **Kristiansen, Søren** (2014): *Erving Goffman – Hverdagslivets rollespil*. 2. Udgave, 1. Oplag, © forfatterne og Hans Reitzels forlag.
- **Kvale, Steinar** (2004): *Interview – En introduktion til det kvalitative forskningsinterview*. Hans Reitzels Forlag, København
- **Lecinski, Jim** (2011): *ZMOT – Winning the Zero Moment of Truth*. Published by Google Inc.
- **Myers, David G.** (1996): *Social Psychology – International edition*. 5. Udgave, The McGraw-Hill Companies, Inc.
- **Motzkus, Frank C.** (2009): *100 år i bilistens tjeneste: Historien om FDM*. Udgivet af FDM.
- **Natanson, Maurice** (1962): *Introduktion i Collected Papers I. The Problem of Social Reality*. Kluwer Academics Publishers. Dordrecht, Boston; London (1990)
- **Näätänen, Risto** (1992): *Attention and Brain Function*. Lawrence Erlbaum Associates, Inc., Publishers 365 Broadway, Hillsdale, New Jersey 07642.
- **Pashler, Harold E.** (1998): *The Psychology of Attention*. "A Bradford book". Massachusetts Institute of Technology.
- **Rendtorff, Jacob Dahl** (2007) : *Fænomenologiens og dens betydning kapitel i Videnskabsteori i Samfundsvidenskaberne – på tværs af fagkulturer og paradigmer*, ©Samfundslitteratur.
- **Schutz, Alfred** (1962): *Collected Papers I. The Problem of Social Reality*. Kluwer Academics Publishers. Dordrecht, Boston; London

- **Schutz**, Alfred (1975): *Collected Papers III. Studies in Phenomenological Philosophy*. The Hague: Martinus Nijhof
- **Schutz**, Alfred (1976): *Collected Papers II. Studies in Social Theory*. The Hague: Martinus Nijhof
- **Schutz**, Alfred (2005): *Hverdagslivets sociologi*. Oversat version efter *Collected Works, Volume 1*, © Hans Reitzels forlag.
- **Sepstrup**, Preben & **Fruensgaard**, Pernille (2010): *Tilrettelæggelse Af Information - Kommunikations- og kampagneplanlægning*. Academica, København.
- **Sepstrup**, Preben (2006): *Tilrettelæggelse af kommunikation*. Århus, Academica
- **Simon**, Herbet (1997), *Designing Organizations for an Information-Rich World*, i Donald M. Lambertson, *The Economics of Communication and Information* (Cheltenham, England: Edward Elgar, 1997). Citeret i Thomas H. Davenport & John C. Back, *The Attention Economy* (Boston: Harvard University Press, 2001), 11.
- **Stewart**, David W., et al (2007): *Focus Groups – Theory and Practice*. 2nd ed., vol. 20. Sage Publications, Inc.
- **Thaler**, Richard H. & **Sunstein**, Cass R. (2008): *Nudge: Improving Decisions about Health, Wealth, and Happiness*. Yale University Press, New Haven & London.
- **Urry**, John (2000): *Sociology Beyond Society*. Published by Routledge. 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN.
- **Urry**, John (2007): *Mobilities*. Polity Press, 65 Bridge Street, Cambridge.
- **Wansink**, Brian (2006): *Mindless eating - Why we eat more than we think*. Bantam Dell, A Division of Random House Inc, New York.
- **Wright**, Richard D. & **Ward**, Lawrence M. (2008): *Orienting of Attention*. Oxford University Press, Inc. 198 Madison Avenue, New York, New York 10016.
- **Zahavi**, Dan & **Overgaard**, Søren (2014): *Fænomenologisk Sociologi – Hverdagslivets subjekt*. 2. Udgave, 1. Oplag, © forfatterne og Hans Reitzels forlag.

- **Zurawick**, Leon (2010): *Neuromarketing: Exploring the Brain of the Consumer*. Springer Heidelberg Dordrecht London New York.

## Rapporter

- **Københavns Kommune** (2013): *Cykelregnskabet 2012*. Udgivet af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik.
- **Vejdirektoratet** (2014): *Årsrapport – Dødsulykker 2012*. Udgivet af Vejdirektoratet.

## Hjemmesider

- **Dtu.dk** (17.05.2014): <http://www.dtu.dk/Service/Telefonbog/Person?id=38986&tab=4&qt=dtueventquery#tabs>
- **Københavnskommune.dk** (10.05.2014): <http://www.kk.dk/da/borger/trafik/cyklernes-by/fakta-og-viden/fakta-om-cykelbyen-koebenhavn>
- **Rådetforsikkertrafik.dk** (15.03.2014): <https://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Kampagner/Kampagner/Uopmaerksomhed.aspx>
- **Pot**, Justin (2012): <http://www.makeuseof.com/tag/eating-dessert-information-diet-terrible/>

## Artikler

- **Berg**, Søren Troels (2014): *"Fire ud af fem dødsulykker skyldes uopmærksomhed"*. <http://politiken.dk/forbrugogliv/forbrug/dintransport/ECE2270743/cyklister-er-medskyldige-i-fire-ud-af-fem-doedsulykker/> (30.04.2014)



- **Hyldal, Christine** (2012): *"Hurtigt ind og hurtigt ud: Supermarkeder for mænd er på vej"*. <http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2012/12/07/075614.htm> (23.05.2014)
- **Jørgensen, Anette Jerup** (2013): *"Cyklisters adfærd – behov for forandring?"*. <http://www.cyklistforbundet.dk/Alt-om-Cykling/Cykling/Cykelviden/Konferenceindlaeg/Cyklisters-adfaerd> (12.03.2014)
- **Jørgensen, Anette Jerup** (2014): *"Fra pingvin til Gnu: Hvilken cykeltype er du?"*. <http://politiken.dk/motion/cykling/ECE2270905/fra-pingvin-til-gnu-hvilken-cykeltype-er-du/> (29.04.2014)
- **Jørgensen, Anette Jerup** (2014): *"Cyklist er flokdyr – men hvilket dyr er du?"*. <https://www.cyklistforbundet.dk/Alt-om-cykling/Cykling/Bliv-en-bedre-cyklist/cyklist-er-flokdyr> (15.03.2014)
- **Mejlvang, Nicolai Cohrt** (2011): *"Verdens mest cykel-trafikerede vej ligger i København"*. <http://politiken.dk/indland/ECE1238042/verdens-mest-cykel-trafikerede-vej-ligger-i-koebenhavn/> (10.04.2014)

## Billeder

- **Flickr.com** (2014):  
[http://farm9.staticflickr.com/8320/8067119883\\_831f3bea4c\\_z.jpg](http://farm9.staticflickr.com/8320/8067119883_831f3bea4c_z.jpg) (05.05.2014)
- **Kommunikationsforum.dk** (14.05.2013):  
<http://www.kommunikationsforum.dk/artikler/nudging-paternalisme-og-manipulation> (05.05.2014)
- **Information.dk** (2008):  
[http://www.information.dk/sites/information.dk/files/styles/article\\_full\\_mobile/public/media/2008/01/02/030108cykelsti.jpg?itok=3VtxW-Bz](http://www.information.dk/sites/information.dk/files/styles/article_full_mobile/public/media/2008/01/02/030108cykelsti.jpg?itok=3VtxW-Bz) (05.05.2014)

# Bilag

---

## Bilag 1 - Spørgeskema spørgsmålsguide

- Sp1: Hvad er dit køn?
- Sp2: Hvad er din alder?
- Sp3: Hvad er din beskæftigelse?
- Sp4: Hvor bor du?
- Sp5: Er cyklen dit primære transportmiddel?
- Sp6: Hvor ofte benytter du cyklen?
- Sp7: Hvilken slags cykel har du?
- Sp8: Orienterer du dig bagud inden du foretager en overhaling?
- Sp9: Holder du til højre så der er plads til, at andre kan overhale dig?
- Sp10: Giver du tegn når du vil dreje eller stoppe?
- Sp11: Bruger du din ringeklokke når du vil overhale?
- Sp12: Kører du nogensinde op foran alle de andre cyklister der holder for rødt?
- Sp13: Hvordan forholder du dig til færdselsloven som cyklist?
- Sp14: Hvordan forholder du dig til sikkerheden når du cykler? (Er du nogle gange til fare for dig selv eller andre)
- Sp15: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?
- Sp16: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?
- Sp17: I hvor høj grad synes du den gennemsnitlige cyklist udviser hensyn og giver plads til andre cyklister?
- Sp18: I hvor høj grad udviser du hensyn og giver plads til andre cyklister?
- Sp19: Føler du dig nogle gange stresset eller irriteret på grund af trafikken på cykelstien?
- Sp20: Hvad kan gøre dig mest utryk når du cykler? (Vælg gerne flere svar)
- Sp21: Kommunikerer du nogensinde med andre cyklister på cykelstien?
- Sp22: Har du haft en ubehagelig oplevelse på cykelstien?
- Sp23: Er du nogensinde blevet uvenner med en anden trafikant?
- Sp24: Hvordan opfatter du den generelle stemningen på cykelstien?
- Sp25: Tusind tak for din besvarelse. Skriv din mail nedenfor og deltag i lodtrækningen om to fribilletter til biografen
- Sp26: Må vi kontakte dig i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, som vil blive afholdt i den nærmeste fremtid?

## Bilag 2 - Fokusgruppeinterviewguide

### OPMÆRKSOMHED I HVERDAGEN

- Hvordan forstår I begrebet opmærksomhed, i al' almindelighed?
- Hvad betyder opmærksomhed for jeres hverdag - Er I specielt bevidste om hvilke ting i er opmærksomme på?
- Hvad betyder opmærksomhed for jer som cyklister?

### KOMMUNIKATION PÅ CYKELSTIEN

I spørgeskemaet har I alle sammen svaret, at i sjældent kommunikerer med andre cyklister. Marta svarede kun med klokken og Stella kommunikerer aldrig med nogen.

- Hvordan tror I cyklister bliver enige om hvordan man skal agere i trafikken?
- Findes der en gensidig forståelse for hvordan man agerer på cykelstien?

### BEGREBET FLOW

- Hvad forstår I ved begrebet flow?

Når flowet så endeligt bliver brudt:

- Hvad er det der bryder flowet på cykelstien og hvordan oplever I det?
- Kan man på nogen måde registrere at andre cyklister er uopmærksomme – kan man udvise uopmærksomhed?
  - (Hvis de eksempelvis taler i telefon, eller lever noget andet mens de cykler)
  - Hvordan forholde i jer til sådan en situation?

### UOPMÆRKSOMHED I TRAFIKKEN

- Er der nogen af jer der har oplevet situationer i trafikken hvor flowet er blevet brudt på grund af uopmærksomhed?
  - Det kan enten være jer selv eller andre der har været uopmærksomme?
- Mind wandering - At "zone ud":
  - Har I nogensinde oplevet at "Zone-ud" mens I cykler? Altså – at i efter et stykke tid på en eller anden måde kommer til jer selv, og tænker "hvordan var det lige jeg kom hertil"?

### FLERE CYKLISTER ER UOPMÆRKSOMME

Vejdirektoratet har lavet en rapport, som viser at cyklister er blevet mere uopmærksomme.

- Hvorfor tror I at folk er uopmærksomme når de cykler? Alle ved jo at det kan have alvorlige konsekvenser, men alligevel gør de det – hvorfor tror I det?
- Hvis jeg siger "den oplevede konsekvens", hvad tænker I så?

### KOMMUNIKATION

- Hvornår får et kampagne budskab jeres opmærksomhed?
  - Hvornår opstår der en relevans for jer?
    - Busreklamer, plakater, tv-reklamer, online reklamer, virale videoer, ect.?
- Hvor og hvornår føler I jer mest modtagelige overfor kommunikation?

## Bilag 3 - Spørgeskemabesvarelse - Marta

#136



**FULDFØRT**

Indsamler: Web Link (Weblink)  
Påbegyndt: 11. februar 2014 13:38:18  
Sidst ændret: 11. februar 2014 13:56:47  
Tidsforbrug: 00:18:29  
IP-adresse: 87.73.125.84

### SIDE 2

Sp1: Hvad er dit køn?	Kvinde
Sp2: Hvad er din alder?	28
Sp3: Hvad er din beskæftigelse?	Studerende
Sp4: Hvor bor du?	København

### SIDE 3

Sp5: Er cyklen dit primære transportmiddel?	Nej, jeg bruger det offentlige
Sp6: Hvor ofte benytter du cyklen?	5-6 dage om ugen
Sp7: Hvilken slags cykel har du?	Damecykel

### SIDE 5

Sp13: Hvordan forholder du dig til færdselsloven som cyklist?	Jeg bryder en gang i mellem færdselsloven, ud fra en personlig vurdering , Hvilke regler overtræder du? højre vigepligt hvis der ikke er andre. cykler indimellem over for rødt hvis der er god udsigt og jeg kan se der ikke er andre.
Sp15: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg har god kontrol over cyklen og føler mig sikker i trafikken

### SIDE 6

Sp16: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg vil helst køre hurtigt og ligge foran de andre cyklister. Jeg indordner mig dog, fx hvis de andre cyklister kører et okay tempo. Jeg opfatter min egen høje hastighed som sikker og er ikke særligt regelbunden.
---	--

### SIDE 7

Sp17: I hvor høj grad synes du den gennemsnitlige cyklist udviser hensyn og giver plads til andre cyklister?	I mindre grad
--	---------------

SIDE 8

Sp18: I hvor høj grad udviser du hensyn og giver plads til andre cyklister?

I høj grad

SIDE 13


Sp25: Tusind tak for din besvarelse. Skriv din mail nedenfor og deltag i lodtrækningen om to fribilletter til biografilmene "Monumenternes Mænd", som har premiere den 27. februar.

stawska.m@gmail.com

Sp26: Må vi kontakte dig i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, som vil blive afholdt i den nærmeste fremtid?

Ja

## Bilag 4 - Spørgeskemabesvarelse - Anton

#19	<b>FULDFØRT</b>
	<b>Indsamler:</b> Web Link (Weblink) <b>Påbegyndt:</b> 10. februar 2014 03:59:56 <b>Sidst ændret:</b> 10. februar 2014 04:06:39 <b>Tidsforbrug:</b> 00:06:42 <b>IP-adresse:</b> 130.226.173.85

### SIDE 2

Sp1: Hvad er dit køn?	Mand
Sp2: Hvad er din alder?	25
Sp3: Hvad er din beskæftigelse?	Studerende
Sp4: Hvor bor du?	København

### SIDE 3

Sp5: Er cyklen dit primære transportmiddel?	Ja
Sp6: Hvor ofte benytter du cyklen?	5-6 dage om ugen
Sp7: Hvilken slags cykel har du?	Herre cykel

### SIDE 5

Sp13: Hvordan forholder du dig til færdselsloven som cyklist?	Jeg bryder en gang i mellem færdselsloven, ud fra en personlig vurdering ,
	Hvilke regler overtræder du? nogle gange kører jeg over for rødt hvis der ikke er noget trafik, eller til højre for rødt, af samme grund
Sp15: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg har god kontrol over cyklen og føler mig sikker i trafikken

### SIDE 6

Sp16: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg vil helst køre hurtigt og ligge foran de andre cyklister. Jeg indordner mig dog, fx hvis de andre cyklister kører et okay tempo. Jeg opfatter min egen høje hastighed som sikker og er ikke særligt regelbunden.
---	--

SIDE 7

Sp17: I hvor høj grad synes du den gennemsnitlige cyklist udviser hensyn og giver plads til andre cyklister? I høj grad

SIDE 8

Sp18: I hvor høj grad udviser du hensyn og giver plads til andre cyklister? I høj grad

SIDE 13

Sp25: Tusind tak for din besvarelse. Skriv din mail nedenfor og deltag i lodtrækningen om to fribilletter til biografilmene "Monumenternes Mænd", som har premiere den 27. februar.

antongaden@gmail.com

Sp26: Må vi kontakte dig i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, som vil blive afholdt i den nærmeste fremtid? Ja

## Bilag 5 - Spørgeskemabesvarelse - Alex

#2	<b>FULDFØRT</b>
	<b>Indsamler:</b> Web Link (Weblink) <b>Påbegyndt:</b> 10. februar 2014 03:41:00 <b>Sidst ændret:</b> 10. februar 2014 03:47:30 <b>Tidsforbrug:</b> 00:06:30 <b>IP-adresse:</b> 130.225.94.107

### SIDE 2

Sp1: Hvad er dit køn?	Mand
Sp2: Hvad er din alder?	25
Sp3: Hvad er din beskæftigelse?	Studerende, Andet (angiv venligst) Studerende og deltidsarbejdende
Sp4: Hvor bor du?	København

### SIDE 3

Sp5: Er cyklen dit primære transportmiddel?	Ja
Sp6: Hvor ofte benytter du cyklen?	7 dage om ugen
Sp7: Hvilken slags cykel har du?	Herre cykel, Andet (angiv venligst) Herre cykel, singlespeed

### SIDE 5

Sp13: Hvordan forholder du dig til færdselsloven som cyklist?	Jeg bryder en gang i mellem færdselsloven, ud fra en personlig vurdering , Hvilke regler overtræder du? Kører nogle gange over for rødt, når jeg vurderer at det er sikkert
Sp15: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg har god kontrol over cyklen og føler mig sikker i trafikken

### SIDE 6

Sp16: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg vil helst køre hurtigt og ligge foran de andre cyklister. Jeg indordner mig dog, fx hvis de andre cyklister kører et okay tempo. Jeg opfatter min egen høje hastighed som sikker og er ikke særligt regelbunden.
---	--

### SIDE 7



Sp17: I hvor høj grad synes du den gennemsnitlige cyklist udviser hensyn og giver plads til andre cyklister?

I høj grad

SIDE 8

Sp18: I hvor høj grad udviser du hensyn og giver plads til andre cyklister?

I høj grad

SIDE 13

Sp25: Tusind tak for din besvarelse. Skriv din mail nedenfor og deltag i lodtrækningen om to fribilletter til biografilmene "Monumenternes Mænd", som har premiere den 27. februar.

Alex 'mutherfuckin' Christoffersen

Sp26: Må vi kontakte dig i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, som vil blive afholdt i den nærmeste fremtid?

Ja

## Bilag 6 - Spørgeskemabesvarelse - Stella

#123



**FULDFØRT**

Indsamler: Web Link (Weblink)  
Påbegyndt: 11. februar 2014 01:19:41  
Sidst ændret: 11. februar 2014 01:24:36  
Tidsforbrug: 00:04:55  
IP-adresse: 130.226.173.81

### SIDE 2

Sp1: Hvad er dit køn?	Kvinde
Sp2: Hvad er din alder?	25
Sp3: Hvad er din beskæftigelse?	Studerende
Sp4: Hvor bor du?	København

### SIDE 3

Sp5: Er cyklen dit primære transportmiddel?	Ja
Sp6: Hvor ofte benytter du cyklen?	5-6 dage om ugen
Sp7: Hvilken slags cykel har du?	Damecykel

### SIDE 5

Sp13: Hvordan forholder du dig til færdselsloven som cyklist?	Jeg bryder ofte færdselsloven, ud fra en personlig vurdering
Sp15: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg har dårlig kontrol over cyklen og føler mig ofte usikker i trafikken

### SIDE 6

Sp16: Hvilken af følgende beskrivelser passer bedst på dig som cyklist?	Jeg har ingen individuelle præferencer for hastighed. Jeg følger de andre cyklister på cykelstien, men ikke nødvendigvis reglerne. Jeg opfatter det som mest sikkert, at køre ligesom de andre cyklister.
---	---

SIDE 7

Sp17: I hvor høj grad synes du den gennemsnitlige cyklist udviser hensyn og giver plads til andre cyklister?

I nogen grad

SIDE 8

Sp18: I hvor høj grad udviser du hensyn og giver plads til andre cyklister?

I nogen grad

SIDE 13

Sp25: Tusind tak for din besvarelse. Skriv din mail nedenfor og deltag i lodtrækningen om to fribilletter til biografen "Monumenternes Mænd", som har premiere den 27. februar.

stellastegger@gmail.com

Sp26: Må vi kontakte dig i forbindelse med vores fokusgruppeinterview, som vil blive afholdt i den nærmeste fremtid?

Ja

## 1 Interview 1 - Søren Troels Berg - Rådet for Sikker Trafik

2

3 **Søren:** Jeg hedder Søren Troels Berg og jeg sidder i dokumentationsafdelingen, hvor jeg  
4 er specialkonsulent, og jeg er med til at udvikle strategier og kampagner og lave  
5 dataudtræk fra ulykkesstatistikker og transportvane undersøgelser, så alt hvad der  
6 hedder data og statistik i vores arbejde er noget har med at gøre. Og så en lang række  
7 områder som ikke er kampagneområder, ting som ikke er alvorlige nok til at vi laver  
8 kampagner omkring det, men hvor vi alligevel får henvendelser fra journalister hvis der  
9 sker nogle specielle ulykker.

10 Og så cykler er også et område som lige i det sidste stykke tid også har arbejdet meget  
11 med på højresvings problematikken, altså der hvor lastbiler kører ind i cyklister, som  
12 har fyldt rigtigt meget politisk og rigtigt meget i medierne og i befolkningens oplevelse i  
13 trafikken som cyklist, måske også mere end det burde, det er relativt få ulykker, som  
14 har fået meget opmærksomhed. Vi er også i gang med et projekt om cykelhjelme, som  
15 kommer til at rulle ud her henover sommeren.

16 I det hele taget skal vi overveje hvad vi skal gøre på cykelområdet, der er en grund til at  
17 vi skal gøre noget, vi kan se ulykkes udviklingen over det sidste år, den er generelt gået  
18 godt samlet set, men det er helt klart bilister der har fået den største gevinst.

19 Cykeltrafikken halter lidt bagefter og det er ikke fordi at der kommer flere cyklister,  
20 ikke på landsplan, i de store byer kommer der flere cyklister, men på landsplan er det  
21 stort set status quo, der er oven i købet et lille fald, man kan ikke forklare det, men der  
22 er ikke kommet flere cyklister i hvert faldt, så den rigtige forklaring er nok at der er  
23 blevet gjort rigtigt meget med sikkerheden i bilerne, og dem der er inde i bilerne er  
24 ekstremt sikre. Vi kan bare se at der er en grund til at gøre noget for cyklisterne, fordi at  
25 de udgør en større og større andel af de til skadekommande i trafikken, så hvis vi forsat  
26 skulle kunne tænke positivt så skal vi lave tiltag som kan hjælpe dem også. Vi er ved at  
27 finde ud af hvor er det vi skal gribe ind.

28

29 **Morten:** Ja det er det, hvad er problematikken og hvor er det der skal gribes ind?

30 Det er egentligt også vores spørgsmål. Det vi prøver at fokusere på er at vores hypotese  
31 er at i storbyerne er der kommet mere trængsel på cykelstierne pga. flere cyklister, så  
32 kan det godt være at man har skabt bedre forhold med bredere cykelstier, men det er  
33 som om at der stadig ikke er kapacitet til alle de cyklister der er og den der trængsel  
34 skaber efter vores vurdering og ud fra ting vi har læst, en ny kultur. Det er som om at  
35 noget af det her roadrage fænomen fra bilismen er trængt over på cykelstien.

36

37 **Johan:** Der sker et skridt i normdannelsen af hvordan vi tror vi kan tillade os at agere på  
38 en cykelsti, i forhold til hvad der var tidligere, og det er det vi vil fokusere på. Hvordan  
39 kan vi komme tilbage til den gamle ved kommunikative teknikker – så vi kan påvirke  
40 cyklisternes adfærd så man ikke har den her lidt aparte normdannelse.

41

42 **Søren:** Jamen der er ikke nogen tvivl om at cyklisterne fylder rigtigt meget. Og når man  
43 fylder mere så føler man også at man har ejerskab over byen. Der sker også det at  
44 bilisterne er meget mere opmærksomme på cyklisterne. Så set på de alvorlige ulykker  
45 så er det nok meget godt at der er mange cyklister. Det er stadigvæk farligere at køre på  
46 cykel end på bil, men hvis der er mange cyklister så er der noget der tyder på at det

47 faktisk for den enkelte cyklist er en fordel. Hvor hvis man er den eneste cyklist i  
48 Ringkøbing, så er bilisterne ikke særligt opmærksomme på én, hvor i mod hvis man  
49 køre på Nørrebrogade så er man ekstremt opmærksom, og det er jo manglende  
50 opmærksomhed der medvirkende til rigtig mange ulykker.

51

52 **Morten:** Hvilke problematikker ser i på i forhold til cykelkulturen i København for  
53 eksempel.

54

55 **Søren:** Lige nu sidder vi og analysere på hvilke ulykker der sker flest af. Og vi har ikke  
56 forklaringen. Vi har ikke det svar i gerne ville have. Og der er et eller andet pudsigt –  
57 beklageligvis – at det er ikke nødvendigvis de cyklister som kører uhensigtsmæssigt  
58 som kommer til skade, i hvert fald ikke i starten – cykelbude for eksempel er bare  
59 ekstremt opmærksomme i trafikken, og så køre de lidt friskt til ud mellem bilerne og  
60 drejer til venstre som man lærer sine børn at de ikke skal gøre i trafikken, men så længe  
61 at de er opmærksomme når de gør det så går det jo nok. Hvor i mod at hvis man ikke er  
62 opmærksom i trafikken men gør som man skal – og det er uheldigt for os at sidde og  
63 sige det, men hvis man gør sådan helt formelt hvad der står i færdselsloven og holder  
64 sig ind til kantstenen og holde ved krydset, men ikke er opmærksom på ens  
65 medtrafikanter og ikke læser ens medtrafikanter ansigt, så er det lige meget at man gør  
66 formelt hvad man skal. Det kan godt være ret svært at grave ud af statistikkerne, at det  
67 ikke nødvendigvis er en ulovligt adfærd, men at det er en manglende opmærksomhed  
68 på ens medtrafikanter. Det er jo sådan at det er altid en selv det går ud over som cyklist,  
69 hvis man bliver ramt af en bil så er det lige meget om man er skyldig eller ikke skyldig,  
70 så er det jo én selv der kommer til skade. Det er sådan set et problemfelt at den der  
71 opmærksomhed bare er ekstrem vigtigt. Og hvis alle var opmærksomme på hinanden i  
72 trafikken, så behøvede vi ikke nogle færdselslove - og det er lidt et paradoks. Men der er  
73 mange, hvis man ikke deltager i gamet kan man sige, om at køre sådan – hvad hvis man  
74 er en ældre borger eller et lille barn som ikke kan overskue trafikken, så bliver det  
75 rigtig svært at være ældre eller barn og man føler sig rigtig utryk ved det. Og hvis det  
76 så pludseligt går hen og bliver normen at man ikke ser sig for, men at det er normen at  
77 man godt kan køre mellem bilerne, så kommer der også nogen derud som ikke er  
78 opmærksomme. Så dem der sådan er trendsættere, men som godt kan forsvare det  
79 fordi at de er opmærksomme, de trækker nogle med ud som ikke forstå trafikens spil  
80 og så går det galt. Men det er rigtig svært for os at sige hvad der er sket. Også fordi at  
81 der simpelthen er manglende data. Den officielle ulykkesstatistik, det er politiets  
82 indberetninger, for når politiet laver en rapport om en ulykke så kommer det i  
83 statistikken og der ved vi fra skadestuerne at der kommer mange flere ind også med  
84 alvorlige skader, som cyklist, end det som politiet registrere, men skadestuerne er rigtig  
85 gode til at beskrive skaderne så vi kan få at vide om det er arme eller ben eller hovedet,  
86 men vi kan ikke trække ret meget ud om hvor det er sket og hvad der er sket, hvem der  
87 var modparter og alt det der. Så i høj grad står vi simpelthen med datamangel for at  
88 kunne blive rigtig skarpe.

89 Vi ved ikke så meget om det men vi ved at der er mange som kommer til skade, men vi  
90 har nogle rigtig gode gisninger om at det er den her uopmærksomhed der er  
91 problemet, så det er manglende opmærksomhed der er et problem.

92

93 **Morten:** I forlængelse af det så har vi fået et citat fra Mogens Knudsen som er operativ  
94 leder i færdselspolitiet, og her står i artiklen at ”jeg er ikke i tvivl om at cyklisterne er  
95 fornuftige og humanistiske borgere, men når de træder op på jernhesten træder  
96 egoismen frem, så handler det kun om at komme hurtigst muligt frem og så må de andre  
97 vige.” Er det en tendens i har fokus på – at cyklister er egoistiske i trafikken?  
98

99 **Søren:** Det er der noget som tyder på at de er. Spørgsmålet er hvad konsekvensen af det  
100 er og det er det vi har svært ved at finde ud af. Men der er nok noget om det vi som  
101 danskere eller som borgere er blevet mere egoistiske. Og det er vi også som cyklister -  
102 det handler om at komme frem.  
103

104 **Morten:** Hvordan kommer den her egoisme til udtryk – hvad snakker man om når man  
105 taler om at folk er egoistiske i trafikken?  
106

107 **Søren:** Et billede på det er at kører rundt med høretelefoner, at man lukker sig inde i sin  
108 egen verden, lukker alt yd ude og sætter det musik på man gerne selv vil høre og der  
109 ved vi at hørelsen er ekstremt vigtig som cyklist. Og det kan man sige jo er lidt egoistisk  
110 at man som cyklist kun tænker på sig selv, men i bund og grund tænker man ikke på sig  
111 selv for det er ens egen sikkerhed det drejer sig om. Men det er sådan et billede på  
112 egoisme, at det handler om én selv og at man handler sådan og netop det der med at  
113 lytte til ens med trafikanter, være opmærksom på ens med trafikanter, se dem og gøre  
114 plads til dem også, det er i hvert fald en ting som har betydning. Jeg tror det er rigtigt at  
115 det er et billede på egoisme kan man sige.  
116

117 **Johan:** Hvordan er cyklisterne hinanden i mellem? Som du selv siger så findes der  
118 mange forskellige cyklister, der er nogen som køre på racer cykler, så er der børn,  
119 gamle, almindelig trafikanter, kan man se nogle andre egoisme træk i forhold til  
120 hvordan man taler til hinanden og hvordan agere de internt de her forskellige grupper  
121 af cyklister?  
122

123 **Søren:** Tal med Anette Jerup.  
124

125 **Fælles:** Snak om Anette Jerup!  
126

127 **Morten:** Det er rigtigt det med høretelefoner at det er et godt billede på egoisme i  
128 trafikken, men der er nogle grundlæggende ting så som at give tegn og bruge klokken  
129 rigtigt og forkert og én ting som vi oplever meget af, er at cyklisterne ikke selv er  
130 bevidste om hvordan de selv er. Man har ikke et billede af sig selv som cyklist – Det kan  
131 man blandt andet se på langsomme cyklister som, når folk holder for rødt, køre op foran  
132 alle andre, og så stadig er den langsomste så alle hun har overhalet skal overhale hende  
133 igen. Sådan nogle ting syntes vi er sindssygt spændende at folk ikke tænker over hvad  
134 deres rolle i trafikken er.  
135

136 **Søren:** Vi er sat i verden for at begrænset antallet af til skadekomende i trafikken og  
137 det er sådan en lidt interessant gråzone da man kan sige ja det er irriterende og nu  
138 cykler jeg også selv og jeg kender det. Men om det er et helbredsmæssigt problem det er  
139 det nok ikke, men derfor er det jo et adfærdsproblem og et fremkommelighedsproblem

140 og et tegn på egoisme. Den vinkel er sådan set interessant nok, men det er ikke sådan at  
141 du kan sige at der sker ulykker som følge af dette, så er man ude i nogle afledte ting i at  
142 det styrker egoismen på nogle andre måder, som gør at man måske handler  
143 uhensigtsmæssigt som bliver farligt.

144  
145 **Søren:** Så handler det om orienteringsstrategier der sker en hel del ulykker i kryds, i  
146 lysregulerede kryds og en ting det er de højresvingende biler/lastbiler, men det som  
147 man også ser på er de venstre svingende som køre ind foran en, og det kan jo være at  
148 man køre bag en bil som cyklist eller at man gøre et eller andet, man har ikke lys på  
149 eller at man er svær at se, og som bilist der skal krydse en vej er der rigtigt meget at  
150 holde øje med. Og det er jo ikke af ond vilje at bilisten overser cyklisten, men det sker  
151 bare rigtig tit at man gør det og så er det vigtigt som cyklist at man kigger ordentligt. Er  
152 man blevet set af den der bilist og det skal man selvfølgelig være. Det er klart at man  
153 siger det er min ret at køre her, men måske var det smartere at trække bremsen en gang  
154 i mellem og er man nu blevet set. En ting er at sige at man skal ikke lade sig distrahere  
155 af eksempelvis hovedtelefoner, men en anden ting er at man ikke skal gøre det er fordi  
156 at man skal bruge sin opmærksomhed at være opmærksom på at de andre nu gør som  
157 man kan forvente af dem. For langt de fleste ville det være overflødigt at holde øje med  
158 at medtrafikanten gør som han skal, fordi at han som regel gør som han skal, men det er  
159 meget det at man er opmærksom og at man har en forståelse for de andre – en fælles  
160 forståelse.

161  
162 **Morten:** Det syntes jeg er en rigtigt fed pointe den vi har fået belyst her. At hvis alle er  
163 opmærksomme så behøver man i virkeligheden ikke færdselsloven. Sat på spidsen ikke!  
164 Når jo det er en anden ting vi har læst af en der hedder Mogensen som inddeler  
165 trafikanter i rød, gul og grøn kategori. Er det en måde i også arbejder på at opdele  
166 cyklister i kasser.

167  
168 **Søren:** Det er ikke noget vi har gjort. Det er lidt et problem med cyklisterne at den der  
169 opmærksomhedsfaktor går at man kan køre pilråddent, hvis man er opmærksom.  
170 Det er svært at finde ud af hvilken faktor som skal farve én. Og det ville komme til at  
171 blive noget mærkeligt noget fordi nogle af dem som ville komme til at blive røde det er  
172 faktisk dem som holder for rødt. Selvfølgelig kan man godt have nogle som køre råddent  
173 og risikobetonet, men der er et eller andet som er lidt mystisk. Hvor i mod hvis man er i  
174 bil, hvis man kører for hurtigt så udsætter man sig selv og andre for nogle skader og  
175 hvis man kører spiritus kørsel så er man rød. Men den der opmærksomhed på en cykel,  
176 gør bare at den overtrumfer de andre ting, så det er svært at finde et parameter der skal  
177 gøre det.

178  
179 **Morten:** Det er egentlig også et interessant perspektiv at man ikke bare kan  
180 sammenligne bilister og cyklister.

181  
182 **Søren:** Det tror jeg. Man kan måske godt finde en måde at gøre det på, men umiddelbart  
183 er det kompliceret, fordi at det peger på opmærksomhed. Man kan tillade sig hvad som  
184 helst, bare man er opmærksom – dybest set.  
185 Så er der det problem hvor man er en rigtig dårlig rollemodel og hvis man som barn ser  
186 at alle de andre ligger og kører på en farlig måde, så vil man som barn også selv gøre det

187 uden at være opmærksom på de farer som er. Og der kan man sige at den rolle som  
188 forældre at man skal køre endnu tydeligere rigtigt når man kører med sine børn i  
189 trafikken. Altså det skal gøres tydeligt at du stopper op ved kantstenen, og nu har jeg  
190 selv børn så jeg kan godt relatere til det, og når man går so orientere man sig og går  
191 videre. Men når det er med børn så stopper vi op og ser os for og der er et eller andet  
192 ved den rolle funktion, som også har og som man også ser ved børn og med forældre,  
193 hvor man oplever at forældre kører med deres børn i modsatte retning på cykelstierne  
194 over fodgænger felter og hvor man siger det kan godt være at det går som voksen, men  
195 man giver sine børn en rigtigt dårlig opdragelse og man lære dem ikke hvad der er  
196 rigtigt. Et vigtigt parameter for at gør det der er rigtigt er at vide hvad der er det  
197 forkerte. Så hvis vi lærer dem at vi kan bare færdes her på en ikke uautoriseret måde  
198 som de andre ikke forventer, så kan det være rigtigt svært at lære hvad der er rigtigt og  
199 forkert og hvornår man tager nogle chancer. Og den rolle er ikke kun forældre. Alle  
200 cyklister er rollemodeller overfor nogle som ikke kan.

201  
202 **Morten:** Helt klart, det er også en ting vi er stødt på, at hvis ikke bilismen er det så er  
203 cyklismen en social måde at færdes på og vi mennesker er jo sociale og er nogle flokdyr  
204 dybest set så vi gør som andre gør og rent kommunikativt så er det også et af de steder  
205 som vi har tænkt os at gå ind og kigge på hvordan man kan gå ind og skabe nogle sociale  
206 ændringer.

207  
208 **Johan:** Ja, hvordan man vi sociale ændringer kan ændre en adfærd. Altså hvis vi får  
209 rollemodellerne til at køre på en anden måde, hvordan påvirker det så de svage  
210 cyklister?

211  
212 **Søren:** Hvad er det i skal lave? Skal i lave en kampagne eller skal i bare lave et oplæg til  
213 det eller??

214  
215 **Johan:** Det sjoveste er jo at komme med et kommunikativt produkt, ellers så laver vi jo  
216 bare sådan et pseudo projekt hvor vi bare fremstammer noget som selvfølgelig er  
217 relevant, men vi vil rigtigt gerne ende ud med at lave et eller andet kommunikativt  
218 produkt.

219  
220 **Søren:** Og det kunne være en kampagnofilm?

221  
222 **Johan:** Det kunne sagtens være en kampagnofilm, et eller andet som kunne køre viralt,  
223 det kunne også være mange forskellige ting... Når man tænker social nudging og social  
224 kommunikation, være en eller anden viral video, som viser hvilken adfærd man ikke vil  
225 have eller den man gerne vil have, så man får gjort det ene til normen og gøre det andet  
226 uacceptabelt.

227  
228 **Søren:** Og det er jeres speciale som i skal aflevere til sommer en gang.

229  
230 **Morten:** Én ting vi gerne vil have med i vores indledning er tanken om at man er ved at  
231 ændre paradigme hvor modtageren ikke længere bare er en modtager, men også er en  
232 deltager på et nyt plan. Og der kunne i godt tænke os at se lidt historisk på kampagner i  
233 trafikken. Man har jo i lang tid laver sådan nogle plakat kampagner, informerende



234 kampagner. Virker de eller hvordan – altså helt traditionelle tv kampagner – hvad  
235 tænker man om det?

236

237 **Søren:** Vi laver jo analyser af alle vores kampagner og spørger befolkningen om de har  
238 set dem og om de virkede. Der er rigtig mange ting som spiller ind på  
239 trafikikkerhedsområdet og de kampagner vi har de er tilknyttet politiets  
240 sikkerhedskontroller, så når vi laver en kampagne aktivitet, så vil der også være  
241 politikontrol knyttet til den. Det vil sige at der er nogen som vil forstå budskabet og  
242 blive mindet om noget som de godt ved er rigtigt, som giver anledning til at vi kan gå ud  
243 i presse sammenhænge og fortælle nogle historier hvor vi perspektivere det lidt mere.  
244 Så er det jo også en funktion at forklarer hvorfor er det at politiet går ud og laver  
245 kontroller. Altså det er ikke kun får at få penge i statskassen. Det er faktisk fordi at der  
246 er en ide i at lave spritkontroller. Så der er flere ting som spiller ind. Så er der et område  
247 som vi selv opfatter som en succes, hvor vi over en tredive årsplan kan se at der er sket  
248 en holdning til det at køre spirituskørsel, samtidig er der sket en holdning til alkohol i  
249 det hele taget, men det hænger sammen med andre samfunds ting, for eksempel  
250 alkohol debatten. Og vi siger ikke at det er vores kampagner som er skyld i det, men vi  
251 er overbeviste om at det sammen med politikontrol, samt nye og mindre biler. Men  
252 samlet set har det påvirket i retningen af at vi ser et faldende antal til skadekomende i  
253 trafikken. Men sådan direkte at kunne sige at vi lavede den her kampagne og målte efter  
254 på antal af cyklister er faldet det kan vi ikke. På den måde kan vi ikke sætte tal på vores  
255 effekt.

256

257 **Morten:** Det var jeg faktisk ikke klar over at i kørte et samarbejde med politiet.

258

259 **Søren:** Jo vores kampagneårsplan bliver lagt sammen med politiet. Der er nogle  
260 europæiske politikontroller som bliver lagt meget tidligt, så vi kan sige vi vil gerne lave  
261 noget der, der og der sammen med dem, men vi vil også gerne lave noget der og der og  
262 så kan politiet så lave ekstra kontroller. Vi laver også nogle gange noget hvor vi ikke  
263 arbejder sammen, for eksempel med cykelhjelm, fordi at det giver ikke nogen mening  
264 at lave politikontrol på cykelhelme fordi at der ikke er noget link mellem dem. Andre  
265 gange laver politiet kontroller uden at vi er med. Men vi forsøger at koordinere det  
266 sammen.

267

268 **Morten:** Hvordan får man folk til at handle anderledes i trafikken?

269

270 **Søren:** Jamen det er jo et godt spørgsmål. Vi gjorde det at vi lavede en kampagne som  
271 heder en lille smule betyder en hel del. Før det kørte vi den der hedder mit hjem din fart  
272 hvor vi tager udgangspunkt i en masse borger der boede ved landevejene og ligesom  
273 prøvede at tale deres stemme og sige at vi er faktisk nogen som bor her og vi er faktisk  
274 nogen som har nogle børn som er utrygge ved at køre i skole fordi at du køre for hurtigt  
275 på vores vej. Så ude ved vejene satte vi den her røde pige op som kunne symbolisere at  
276 man skulle passe på fordi her var nogle mennesker som gerne ville have at farten blev  
277 sat ned. Vi kørte noget facebook aktivitet hvor man kunne gå ind på et kort og sætte en  
278 rød pige på et google map og sige her syntes jeg at man skal sætte farten ned og det  
279 skabte noget interaktion med trafikanterne. Og der prøvede vi på at sige at det er ikke  
280 bare for vores skyld og det er ikke bare pga. en statistik men at der bor nogle

281 mennesker derude som gerne vil have at du er opmærksom. Det oplevede vi faktisk som  
282 en relativ god social kampagne og det fungerer nogle gange, andre gange fungerer det  
283 ikke. Og det kommer selvfølgelig lidt an på hvilket bureau man sparre ideer med, men  
284 det ligger mere op til at der skal være et socialt element. Vi har ændret vores strategi på  
285 sprit området rigtigt meget til at være facebook båret og tale til omgivelserne så vi har  
286 faktisk en facebook med over 100.000 likes, som vi løbende poster ting ud til og vi har  
287 faktisk meget dialog med dem. En dialog om at stoppe en spritbilist, hvad er det man  
288 gør, hvordan får man stoppet onkel hans, hvordan kan man holde middag og gøre det  
289 naturligt at man ikke skal føle sig presset til at drikke rødvin fordi at de andre gør det.  
290 Så der er man mere over i den sociale gruppe, men det gør også at der skal være nogle  
291 at tage af. Fordi at der er ikke mange som vil sige at de kører aldrig for stærkt. Hvor i  
292 mod at der er mange der vil sige at de kører aldrig spirituskørsel. Og det vil sige at der  
293 er et potentielle og at vi har nogle venner derover som fuldstændigt kan sige det der vil  
294 jeg bakke op om, hvor at hastighed det er der et lidt mere afslappet forhold til. Det  
295 håber vi selvfølgelig på kan blive ændret at man kan have samme holdning til de to ting,  
296 men det er nok ikke realistisk at vi får det. Så det afhænger meget af ens tema man har  
297 med at gøre og på cykelområdet skal man ligesom finde nogle at kunne løfte frem og  
298 sige at der er faktisk nogle som føler sig generet og tale til den her Christiania cykel som  
299 køre op foran. Og få løftet nogle folk op som faktisk siger det og at det ikke bare er en  
300 politimand som siger det. Det er nok en vej til at få skabt en folkestemning omkring det,  
301 men det kræver at der er nogen at tage af. Som vi jo tror der er. Der er rigtigt mange  
302 cyklister der gør noget dumt en gang i mellem.

303

304 **Morten:** Perfekt, tak for det Søren. Det var dejligt du havde tid til os.

## 1 Interview 2 - Mette Møller - Trafikpsykolog ved DTU

2

3 **Mette:** Ja, jeg hedder Mette Møller og jeg er uddannet psykolog egentlig, men vi arbejde  
4 ikke klinisk herude, altså klinisk terapi psykologi, men vi bruger den viden man har om  
5 menneskers adfærd og hvorfor man gør som man gør, som man får ved at være psykolog  
6 og det ruger vi så her til at forstå trafikanter. Det kan være alt muligt  
7 kognitionspsykologi og det har jo lidt en relation til opmærksomhed. Det kan også være  
8 social psykologi. Det har også en relation til uopmærksomhed eller hvordan de der  
9 mekanismer påvirker hinanden. Jeg har været her i 13 år og lavet min Ph.D. her, hvor jeg  
10 havde fokus på specielt unge bilister. Så jeg har egentlig forsket mest i bilister. Cyklister,  
11 det er jo noget som først er blevet moderne her i de senere år. Blandt andet bliver det jo  
12 også forstærket af miljø rigtighed og så bliver der mere interesse i det, ellers så har man  
13 forsket mest i bilisterne fordi at når de kører hurtigere og kører galt så slår de ihjel. En  
14 cyklist der kører galt de kan jo godt komme til skade, men når man skal se på hvor  
15 alvorligt det er så er typisk mindre alvorligt. Så når man prioriterer pengene så er  
16 politikerne tilbøjelige til at prioritere bilister og den slags. Og det er sikkerhed der er mit  
17 primære forskningsområde.

18 **Morten:** Perfekt. Hvis vi starter med at snakke om begrebet opmærksomhed hvordan vil  
19 du definere det?

20 **Mette:** Det ved jeg egentlig ikke. Der er forskellige aspekter. Opmærksomheden er jo  
21 nok at man er bevidst i en eller anden forstand, fordi man kan jo sige at det var i hvert  
22 fald sådan i trafikken at man skelner mellem – Det hænger sammen med  
23 uopmærksomhed så nu siger jeg også distraktion for, at forklare det – Man kan jo blive  
24 distraheret på forskellige måder og hvis i har snakket med Rådet for Sikker Trafik eller  
25 kender dem, de har jo den der... hvis man kører og tager en sæk over hovedet – eller de  
26 havde sådan en kampagne på et tidspunkt. Det er sådan noget folk kan forstå, at hvis  
27 man tager en pose ned over hovedet så er det farligt for så kan man ikke se, men det der  
28 med opmærksomhed det er... teoretisk set kan man godt side med åbne øjne, men hvis  
29 man koncentrerer sig om noget helt andet, så opfatter man ikke den information man har  
30 til rådighed og så svarer det til at have den her pose over hovedet. Så opmærksomhed  
31 det er ligesom at være... Ja, hvordan skal man forklare opmærksomhed uden at sige  
32 opmærksomhed. Det må stå i en eller anden definition i en eller anden bog, men det vil  
33 sige at man har sin tankevirksomhed på noget relevant. Men det er noget med at være  
34 bevidst og at man ikke bare er vågen, men at man ligesom har et eller andet fokuseret  
35 eller koncentreret blik om et eller andet... Det er nok ikke lige det i skal citere mig for...

36 **Morten:** Det netop derfor at vi spørger dig, fordi at det kan være svært at definere uden  
37 at bruge ordet. Men det er netop noget med at indfange informationer og behandle dem  
38 på en eller anden måde og forholde sig til det.

39 **Mette:** Ja altså opmærksom, og så en aktiv tilstand. Fordi man kan jo godt sidde, og det  
40 vil i jo også kende til forelæsninger, og sikkert mens jeg sidder her og snakker, at  
41 indimellem så kobler man ud og får en eller anden tanke. Så selvom vi ikke sidder sådan  
42 her (Med fingrene i ørene) så kan man bare ikke høre hvad der bliver sagt, fordi at man  
43 flytter sin opmærksomhed på noget andet. Opmærksomhed det er jo et eller andet med  
44 sammenspillet mellem nogle stimuli af forskellig karakter og så samarbejdet mellem

45 input i form af stimuli og så hjernen der bearbejder det og det bliver så til en eller anden  
46 opmærksomhed.

47 **Morten:** Men det er vi faktisk enige om så, men hvis vi skal snakke mere konkret om  
48 hvad det betyder i trafikken, hvordan kommer opmærksomhed så til udtryk i trafikken.  
49 Det er klart at den yderste konsekvens det er jo ulykker og at folk kan dø, men foruden  
50 ulykker, hvordan kommer det så til udtryk i trafikken?

51 **Mette:** Altså det... Det kan jo komme til udtryk ved at man opfører sig uforudsigeligt  
52 eller hvad kan man sige.. Man gør noget som man måske ikke ville have gjort hvis man  
53 var opmærksom. Man får bragt sig selv i en eller anden uheldig situation. Det der er ved  
54 det er at det er svært ligesom at... Man bliver måske først opmærksom på det hvis man  
55 pludseligt kommer i en farlig situation. Det er jo ikke sikkert at det ender med et uheld,  
56 men man bliver måske sådan lidt.. ups der var en eller anden, fordi man kan jo sige at  
57 man kan jo godt have sådan nogle, hvis man nu bare som cyklist bare kører langs Lyngby  
58 motorvejen, der kan man måske godt lejlighedsvis tænke på noget andet fordi at det  
59 betyder nok ikke... Altså man har især brug for sin opmærksomhed i krævende  
60 situationer, hvor der skal tages stilling eller man skal forholde sig til noget, for det er det  
61 mekaniske mellem at nu kører vi bare sådan her med benene og så holder vi lidt på  
62 styret og halvopmærksom guider man sig lidt i forhold til cykelstien, der kan man jo  
63 nedsætte sine opmærksomheds ressourcer lidt. Så det er jo svært at svare på hvordan  
64 det kommer til udtryk. For at køre sikkert, så er man nødt til at være opmærksom og  
65 man har specielt brug for sin opmærksomhed i de overraskende situationer eller  
66 uforudsete. Og der kan man jo sige at jo mere trænet man er og jo mere man færdes i  
67 trafikken, jo bedre kan man forudse hvad der vil ske og så kan man måske lidt bedre  
68 koncentrere sig om noget andet, men på den anden side så er det også et skråplan, fordi  
69 ulykkerne sker jo netop når der sker noget uforudset. Og det er lige farligt uanset om  
70 man er nybegynder eller rutineret. Der har været nogle undersøgelser, om folk der "altså  
71 når jeg har drukket et par øl så kan jeg godt køre bil". Det er bare noget sludder og der  
72 er også nogle taxachauffører... altså hvis man er professionel kan man så ikke godt  
73 tillade sig at være lidt uopmærksom og nej. Når det kommer ned til den basale  
74 kognitions forståelse så har vi det samme udstyr alle sammen. Men det at man har en  
75 træning i at læse trafikken gør at man alt andet lige lidt bedre kan se hvor der evt. ville  
76 ske noget og hvor er det jeg skal være lidt mere opmærksom. Men når alt kommer til alt  
77 så har vi de samme – der kan selvfølgelig være noget IQ forskel – men bortset fra det så  
78 er det ikke sådan at man kan træne sig op til at være uopmærksom og så er det ikke  
79 noget problem.

80 **Morten:** Lad os antage at en enkelt cyklist har en adfærd som på en eller anden måde er  
81 båret af uopmærksomhed. Hvordan kan det påvirke de andre cyklister omkring den  
82 cyklist.

83 **Mette:** Jamen det vil typisk være fordi at man gør noget uforudset. Altså i biler så ser  
84 mandet tit, eller tit.. det er noget.. eller man kan også sige det med cyklister i  
85 virkeligheden. Det der nogle gange sker når man er uopmærksom, hvis I nu cykler og  
86 skal SMS'e imens, så vil I måske sænke farten og sige "okay, jeg kører lidt langsommere  
87 mens jeg skriver den her SMS", og det er jo der man kan se at man selv, i en eller anden  
88 forstand, kompenserer lidt. De andre der måske kommer susene de er måske ikke  
89 forberedt på at der er en der har sænket farten lidt, så den der har sat farten lidt ned  
90 opfører sig lidt uforudset i forhold til det trafikale flow. Hvis de andre så også er

91 uopmærksomme, så bliver det en dobbelt uopmærksomhed og det vil så øge risikoen for  
92 at man kører ind i hinanden. Hvis de andre er opmærksomme så vil de måske i  
93 tilstrækkelig lang tid lægge mærke til at der er en som slingre. Eller der er en som  
94 pludseligt kører lidt langsommere. Eller have lagt mærke til at – Så vil de andre cyklister  
95 kunne se at der er en der – jeg skal lige holde lidt ekstra afstand for at kompensere for  
96 den anden agere lidt anderledes. Men hvis man nu tager et eller andet myldretids kaos,  
97 og der er alt for mange cykler på en alt for lille cykelsti, så vil det være svært at give  
98 plads til det der og så vil det der med at man kan svinge ud fordi at man har set at en  
99 anden er uopmærksom, det er der ikke længere plads til, med øget risiko for at man  
100 støder ind i hinanden. Eller hvis man nu selv er i gang med at SMS'e og så ser man heller  
101 ikke at den foran pludseligt har tabt et eller andet og er stoppet. Der er et hul i vejen  
102 eller der ligger et eller andet og der ser man ikke og så kan man køre ind i hinanden. Så  
103 det er uforudsigeligheden kan man især sige.

104 **Morten:** det er en god pointe. Vi talte faktisk om, inden vi tog herhen, at netop forskellen  
105 på bilister og cyklister. At man som bilist er afskåret fra omverdenen og at man som  
106 cyklist er placeret direkte i trafikken og ikke rigtigt har et privatrum, det er i hvert fald  
107 et meget lille rum, hvad betyder det for cyklisters adfærd.

108 **Johan:** Ja, hvis det har nogen betydning for hvordan man færdes i trafikken  
109 overhovedet?

110 **Mette:** Altså, i virkeligheden er det måske lidt den anden vej rundt... altså bilister kører  
111 jo... altså en cyklist er jo sådan en lille hurtig fleksibel ting. Ja og typisk er det jo cyklisten  
112 selv som kommer til skade, hvis man laver noget dumt og det påvirker jo lidt hvordan  
113 man tillader sig at opføre sig, fordi det er jo ligesom sig selv man sætter i spil, hvor en  
114 bilist i højere grad – man ser jo mange der snakker i telefon mens de kører så jeg skal  
115 passe på hvad jeg siger – alt andet lige, hvis en bilist skal svinge til højre, så ved de godt  
116 at hvis de rammer en cyklist, så får de et problem som cyklist. Så der kan sige at man  
117 måske her skal tænke lidt mere på andre end som cyklist. Det er måske sådan en lidt  
118 mere mig, mig, mig mentalitet når man kører på cykel. Man kan jo også hurtige bremse,  
119 springe af, undvige eller køre op på fortovet og det kan man jo altså ikke som bilist. Så  
120 alt andet lige kan man jo tillade sig lidt mere som cyklist, og gøre som man vil. Til  
121 gengæld så kan man jo også sige at man er mere afhængig af at – man kan jo sige at man  
122 er uopmærksom af mange grunde – eksempelvis at hører musik. Man ser det jo mere og  
123 mere og man ser og nogen med nogle rigtig gode hørerelefoner der udelukker alt andet  
124 og det er måske et større problem på en måde. Altså hvis vi nu ser bort fra at cyklister  
125 ikke kører lige så hurtigt som bilister og alt det her, så er det måske alligevel et større  
126 problem for en cyklist at afskære sig fra det her – altså det kalder vi auditiv  
127 opmærksomhed – altså afskære sig fra de lyd indtryk, fordi man har jo ikke spejle. I en  
128 bil der kan man jo – man kan ikke høre udrykningskøretøjer, men så har man spejlene til  
129 at orientere sig og det har man jo ikke som cyklist. Og der er man mere ude i trafikken så  
130 der vil man jo i højere grad høre efter hvor er de andre og kommer der en stor lastbil. Så  
131 det er måske endnu mere vigtigt og... Men det lader ikke til, og det er ikke noget jeg har  
132 et videnskabeligt belæg for, for jeg har ikke et bevis for hvor mange der kører med  
133 høretelefoner, men altså det lader jo ikke til, at når man selv kigger i KBH og ser hvem  
134 der kører rundt der. Det lader ikke til at tynde folk synderligt. Alle har jo de der i.

135 **Morten:** Jeg havde faktisk en snak over middagsbordet her den anden dag, hvor vi  
136 snakkede om, at der jo er kommet flere og flere cyklister over det seneste stykke tid så

- 137 de fylder mere og mere i trafikken og på en eller anden måde har opbygget sådan en  
138 ejerskabs fornemmelse af byrummet og i og med at bilisterne godt ved, at det er dem  
139 som har den straffemæssige konsekvens, hvis de kører en cyklist ned, så er de helt  
140 automatisk meget mere opmærksomme på cyklister, eller det vil de være i de fleste  
141 tilfælde, og cyklisterne ved at det er dem der i sidste ende har ret til egentligt, fordi det  
142 er ikke dem der har det straffemæssige ansvar, De har ansvar for deres eget liv, men det  
143 for dem alligevel til, at agere storslået i trafikken – de fylder meget og føler et stort  
144 ejerskab i trafikken...
- 145 **Mette:** Jo sådan ser det i hvert fald ud og det er jo en undersøgelse der kunne være  
146 rigtigt spændende at lave. Og hvis man kigger på folks adfærd så ser det ud som om at  
147 det er rigtigt.
- 148 **Morten:** Det kan man ikke sige?
- 149 **Mette:** Jeg ved ikke om et er dokumenteret altså, at man ligesom har sådan et ejerskab,  
150 men det ser jo sådan ud, det må man sige og det må jo også... jeg ved ikke om man også  
151 tænker på straffen, men altså jo større et køretøj man kører i jo mere opmærksom er  
152 man, og en lastbilchauffør og en buschauffør er det jo endnu mere, for der dør folk jo  
153 virkeligt.
- 154 **Johan:** Hvordan er det i forhold til... Der kommer jo sindssygt mange studerende til  
155 København hvert eneste år og som bilist, der hører man jo tit at bare følg trafikken så  
156 går det nok. Men hvis du kommer et sted fra, hvor der ikke er den helt store cykelkultur,  
157 som der er i København, hvordan påvirker det dem? Når man har cyklet i København i  
158 noget tid så er der sådan en bestemt måde at bevæge sig i trafikken på – Hvordan  
159 påvirker det nye trafikanter?
- 160 **Mette:** Det ved jeg ikke rigtigt, men så vidt jeg ved så er noget af det der genere cyklister  
161 mest, andre cyklister. Så det opleves som en gene og det er jo netop sådan noget at man  
162 kører tæt på hinanden. Det er jo også hvis man ser på det i bilen, der har de jo defineret  
163 nogle baner de skal køre i og de er jo heller ikke fleksible på den måde, men cyklister der  
164 er jo ikke baner. Det er et spørgsmål om hvor mange man ligesom kan presse ind. Og  
165 hvis der er nogen som har en anhænger på som tager en halv bane... Det er jo sådan lidt  
166 mere anarkistisk – Det er sådan noget hæng på eller lad vær. Men et eller andet sted så  
167 er man jo nødt til at følge flowet og det gælder både cyklister og bilister og det der med  
168 at forudsigeligheden kan være et problem. Hvis altså nu bliver der grønt og vi skal over  
169 krydset og hvis der så er en eller anden der fumler rundt med et eller andet eller hvad  
170 ved jeg, så kan man måske køre ind i hinanden.
- 171 **Morten:** Nu siger du selv flowet. Er trafikken i virkeligheden bygget op omkring det her  
172 flow? Det gælder jo for alle om at komme frem, hvis der så sker noget uforudsigeligt som  
173 forstyrrer flowet er det det, som kan gøre at cyklister bliver irriteret – der snakkes jo om  
174 den her aggressive adfærd i trafikken – er det når flowet bliver spoleret, at der opstår  
175 intriger.
- 176 **Mette:** Ja det ved jeg ikke rigtigt, altså vi har jo ikke forsket særligt meget i det, så det  
177 kan i jo lige skrive en fodnote om.
- 178 **Johan:** Men er det sådan i bilismen så?

179 **Mette:** Ja, altså folk som kommer tæt på, det opfatter man ofte som en aggression. Det  
180 kan godt være med til at skabe sådan lidt... og det må jo være med til at den her sådan  
181 personlige sfære er måske mindre hos en cyklist fordi at køretøjet er mindre, men man  
182 har jo sådan lidt en grænse for hvornår folk kommer for tæt på – jeg ved ikke hvor  
183 mange centimeter der er for en cyklist, men der er sådan en eller anden privatsfære  
184 eller intimsfære som man kan kalde det. Og hvis folk kommer... det er vel en blanding af,  
185 vil jeg tro for sådan er det i hvert fald for bilister, at man skal videre og man har travlt og  
186 man skal frem og så har man en følelse af utryghed for hvornår er der en.. hvor man er  
187 bange for at vælte eller blive kørt ind i eller at andre genere en. Men der er også sådan  
188 noget med alder, ældre vil føle sig mere generet og mere utrygge. De har jo også fysikken  
189 i mod sig for de har jo måske ikke samme balance og mulighed for lige, at springe af  
190 cyklen som yngre mennesker vil have, men altså det er jo vigtigt og det er også det der  
191 med at vi er på vej... Altså hvis man kører i myldre trafikken igennem København så er  
192 det jo typisk ikke for, at køre sig en søndagstur, men fordi at man er på vej til  
193 universitetet eller arbejde eller hvor man nu skal hen og typisk er man fem minutter  
194 forsinket.

195 **Morten:** I forhold til netop det med, at man som cyklist er i det fri rum. Vi har lavet et  
196 interview med en fra Rådet for Sikker Trafik – Søren Troels Berg – jeg ved ikke om du  
197 kender ham. Han sagde til os at man kan sagtens være en cyklist som følger alle regler  
198 og færdselsloven til punkt og prikke, men hvis man ikke er opmærksom på hvad der  
199 sker omkring en og især også sine medtrafikanter trafikanters ansigts udtryk, hvis man  
200 ikke læser hinandens ansigt i trafikken, så kan det være lige meget hvor meget man  
201 følger reglerne i trafikken, så vil der stadig ske uheld og det synes vi bare var interessant  
202 at han bragte det med at aflæse hinandens ansigtsudtryk ind i debatten – det var meget  
203 interessant. Gør man meget det i trafikken på et helt psykologisk niveau?

204 **Mette:** Tjaaa... Altså i virkeligheden er det lidt sjovt at han siger det. Tit har vi talt om...  
205 eller vi!? Tit så bliver det bragt ind som et element i for eksempel vejvrede at der kan ske  
206 de her misforståelser, og nu sidder vi eksempelvis rundt om det her bord og hvis jeg  
207 begynder at sige grimme ord og sende fuck fingre rundt så ville i nok tænke, okay hun er  
208 en wierdo. Gå eller hente nogen og sige, hey hun er altså ved at bryde sammen eller et  
209 eller andet, men bilerne hvor man sidder i hvert sin adskilte ting, der kan man jo ikke  
210 rigtigt gøre noget (utydeligt) og derfor vil man sådan have en lidt grov adfærd i trafikken  
211 og det at man ikke kan se hinanden, det har jo også den betydning, at nemt kan misforstå  
212 hinanden, hvis der nu pludseligt er en som gør et eller andet, kommer tæt på eller kører  
213 langsomt eller sådan noget, så kan man måske kommer til fordi at man ikke kan se på  
214 personen, så kan man komme i den situation at man opfattede det personligt. "Det er  
215 ædermanne irriterende – prøv at se hvordan han generer mig ham der foran." Og det  
216 kan jo være der er sket et eller andet med denne her person, så der rent faktisk er en  
217 god grund til at det ikke er personligt. Men hvad angår ansigtsudtrykkende – det ville jeg  
218 egentlig ikke mene betød så meget. Men man siger jo, at hvis man skal dreje, så skal man  
219 prøve at få øjenkontakt, for at blive bekræftet i om de andre trafikanter har set en. Altså  
220 det personlige, at aflæse folks kropssprog i det hele taget, så kan man måske få en  
221 fornemmelse af – er de sure, er de ikke sure, har de set mig, har de ikke set mig. Så på  
222 den måde er det vigtigt at aflæse hinanden i trafikken. Specielt for cyklister, fordi de  
223 ligesom er ude i det fri. Altså, jeg kender det da fra mig selv, hvis man kommer til at gøre  
224 et eller andet klodset, så sender man lige en fakt eller gør et eller andet, i et forsøg på at

225 sige – ok, jeg ved godt det ikke var helt i orden, undskyld. Men det er jo lidt begrænset  
226 hvor meget man kan kommunikere, fordi alle er på farten og der er et flow og sådan.

227 **Morten:** Men i forhold til vores tese om at man agere som andre omkring en – hvad  
228 tænker du i det hele taget om det?

229 **Mette:** Det er jeg helt enig i. Altså dels, så siger folk jo, at de kører stærkt, for det gør alle  
230 de andre. For eksempel hvis man opstiller skilte som viser at så og så mange kører for  
231 stærkt her – hvis dette tal kommer under en eller anden grænse, jamen så lader folk  
232 hver, og hvis det så kommer over en eller anden grænse, jamen så gør de det også. Og  
233 det ved man fra alle mulige sammenhænge, at man kopiere hinandens adfærd, for  
234 ligesom at være en del af gruppen. Og så kan man enten bruge det som en dårlig  
235 undskyldning, at det gør alle de andre. Eller også gør vi det bare fordi vi er sociale  
236 mennesker. Altså det er mennesket jo.

237 **Johan:** Hvordan forholder mennesker sig til informationskampagner?

238 **Mette:** Jamen mennesker fortolker ting ud fra sit eget perspektiv. Mange mennesker ved  
239 godt det er farligt at køre for stærkt – bare ikke lige for mig. Jeg har jo styr på det ikke.  
240 det er farligt at køre hjem på sin cykel når man har drukket, men ikke for mig. Jeg har  
241 styr på det. Man kan godt rumme budskabet, men det vedkommer bare ikke lige mig.  
242 Man kan jo sagtens side i en situation og se en eller anden trafik kampagne, og tænke,  
243 gud ja, det er da også forfærdeligt. Men når man så kommer ud i trafikken, så gør man  
244 det alligevel. For det der med at koble viden til ens egen adfærd, det er vanskeligt for  
245 mennesker.

246 **Johan:** Vi har lavet en spørgeskema undersøgelse, som viser cyklister har en forestilling  
247 om hvordan man selv er som cyklist. At alle andre er dårligere trafikanter end en selv og  
248 at man selv er kongen af cykelstien. Er det sådan det fungerer?

249 **Mette:** Ja, der er i hvert fald en tendens, det er der. Og det er jo det her med at man  
250 oplever ting fra sit eget perspektiv. Og det er jo også rigtig, når man ser på de andre, så  
251 ser man jo bare at de gør et eller andet dumt, men hvis man selv gør noget dumt, så ved  
252 man jo lige præcis hvorfor, og så kan man ligesom forklare det.

253 **Morten:** I forhold til vores hypotese om at fænomener smitter og spreder sig i trafikken  
254 – vil du mene at så noget som uopmærksomhed kan smitte?

255 **Mette:** Altså uopmærksomhed i sig selv er jo ikke smitsomt, men det med at man ser  
256 andre gøre noget, hvor de er uopmærksomme, det kan godt smitte. Det svare jo til, at  
257 hvis I sidder til en forelæsning og alle har computeren fremme – hvis så i ser at alle  
258 andre er på Facebook, så tænker man ”ej, det skal jeg også lige”. Hvis man så antager at  
259 du er den eneste der har taget computer med til en forelæsning, så skal der lidt mere til,  
260 før du logger på Facebook. Altså så bliver barrieren lige pludselig større. Og det gælder  
261 også i trafikken. Altså, hvis man ser alle de andre køre rundt og lave alt muligt andet, så  
262 gør man det også selv. Vi ser det med cykelhjelm, den er der rigtig mange der er  
263 begyndt at bruge. Selvfølgelig er der stadig mange som ikke bruger den, men stadigt  
264 flere. Så når man har den på, så er man ikke en komplet idiot, i samme grad som før. Så  
265 det er helt sikker at det der med at vi påvirker hinanden, det betyder virkelig meget.  
266 Virkelig, virkelig meget. Og det vil jo også være det der kan gøre at man laver en  
267 kampagne som bliver en succes. Altså det kan jo være det der bestemmer hvor stor en  
268 effekt kampagnen får ikke. Hvis nogle begynder at tage det til så, og så er der flere og



269 flere der gør det. Men selve det med at være uopmærksom, det er jo ikke i sig selv  
 270 smitsomt. Det er jo den enkelte der enten er opmærksom eller uopmærksom.

271 **Morten:** Det er netop det der svært for os. Nemlig at definere uopmærksomheden, fordi  
 272 det er noget personligt, som man enten er eller ikke er.

273 **Mette:** Nej, det synes jeg ikke det er. De aktiviteter som er irrelevante for opgaven der  
 274 kan smitte. Når man ser andre der har høretelefoner på, når man ser andre køre rundt  
 275 og snakke med andre cyklister, når man ser andre SMS'e mens de cykler. Så  
 276 handlingerne som gør folk uopmærksomme kan smitte, men selve uopmærksomheden  
 277 kan ikke smitte.

278 **Morten:** I Vejdirektorats rapport taler de også om at vise hensyn i trafikken. Hvilken  
 279 sammenhæng ser du mellem uopmærksomhed og hensyn?

280 **Mette:** Altså, jeg tænker at det vel egentlig ikke er særligt hensynsfuldt at køre rundt på  
 281 offentlig vej og gade og være uopmærksom. Man altså, om folk tænker de der ting, "jeg  
 282 er ligeglad med det andre". Det tror jeg egentligt ikke folk gør, man tænker bare mest på  
 283 sig selv. Så man tænker, jeg har lyst til at høre min musik". Man tænker ikke, "jeg lader  
 284 hver med at høre musik, for jeg skal ligesom være til hvis der er en anden der falder om,  
 285 så jeg så kan bremse". Så det hænger sammen på den måde, at man ligesom prioritere os  
 286 selv i en eller anden forstand.

287 Jeg har svært ved at se det for mig, at folk aktivt tager stilling til om de vil være  
 288 hensynsfulde eller ej, men det indeholder et element af manglende hensyn at opfører sig  
 289 uopmærksomt i trafikken. Fordi det er et offentligt rum, og trafikken fungere kun, hvis  
 290 alle opfører sig ordentligt i et eller andet omfang.

291 Altså, helt uden at vide det, så tror jeg ikke at cyklister er beviste om at man er  
 292 uopmærksom, eller at det kan være en faktor at man hører musik, mens man cykler.

293 **Johan:** Det er ligesom blevet normen at man gør hvad man har lyst til på cykelstien. Jeg  
 294 kender det fra mig selv, hvis jeg kører og hører musik og vil overhæle, så ser jeg mig  
 295 tilbage og får et kæmpe chok når jeg opdager at der ligger en lige bagved mig. Ham kan  
 296 jeg ikke høre når jeg har musik i ørene.

297 **Mette:** Det er jo et rigtig godt eksempel. Du har ikke været total uopmærksom, for du er  
 298 ikke væltet på cyklen eller sådan noget, men det kunne have ført til mere. Situationen  
 299 kunne have udviklet sig.

300 Man kender det fra bilismen, at man efter længere tids kørsel kan opleve det der hedder  
 301 tunnelsyn. Altså hvor man kun kigger fremad og ikke sanser noget som helst andet end  
 302 det foran en. Man bruger simpelthen alle sine opmærksomhedsressurser på det der er  
 303 lige foran, og resten forsvinder lige som bare fra ens bevidsthed.

304 **Morten:** Så orientering og opmærksomhed er vel to ord som hænger virkelig godt  
 305 sammen.

306 **Mette:** Jo, virkelig. Virkelig, virkelig. Og man kan jo se det på den måde, at der er noget  
 307 motorisk i at cykle og så er der noget mentalt, hvis man kan sige det sådan, og så  
 308 selvfølgelig noget visuelt og auditivt. Og der kan man jo se, at hvis man gør noget fysisk,  
 309 altså skifter sang eller sådan noget, så kan man komme til at slingre lidt ikke. hvorimod  
 310 hvis man bare hører musik eller er i gang med en god snak med en veninde, så mister

311 man mere evnen til at reagere og bearbejde. Det ryger ens bearbejdningsevner lige  
312 pludselig, og de er yderst vigtige at have til rådighed når man cykler.

313 Og hvis man er mentalt uopmærksom, så er det især orienteringen der bliver forstyrret,  
314 mere end at det ville være selve manoreringen af cyklen. Det hænger jo så selvfølgelig  
315 sammen, fordi man skal jo selvfølgelig manorere efter vejforløbet.

316 **Morten:** Hvad er det modsatte af at være mentalt forstyrret så?

317 **Mette:** Altså, vi skildre mellem fire måder af være uopmærksomme på. Altså det  
318 auditive, det visuelle, det motoriske og det mentale. Og så kan man stille sig selv  
319 spørgsmålet – hvad er værst. Og man kan ikke svare på det. Selvfølgelig er det idiotisk at  
320 tage en pose over hoved og tage ud i trafikken, for så kan man ikke se noget. Men det er  
321 ligeså farligt, at tænke på noget andet mens man cykler, så man kan ikke rigtig svare på  
322 det.

323 Man har jo lavet undersøgelser, der viser at folk tror de er opmærksomme, det er de  
324 bare ikke. Og som du siger, ”gud der var jo faktisk en” eller ”hvordan kom jeg egentlig  
325 her til” og ”var der egentlig rødt der før eller var der grønt”. Nogle gange glemmer man  
326 bare at fokusere på omgivelser når men cykler.

327 **Morten:** En sidste ting er det her med at Søren sagde at der er forskel på cyklister. Hvis  
328 man eksempelvis tager cykelbudene, som ikke altid følger loven, men stadig er gode  
329 bilister, fordi de er ekstremt opmærksomme. Fordi, når man bryder loven er man nødt  
330 til at være opmærksom. Og så siger han at de er en form for trendsættere i trafikken, at  
331 de godt kan forsvare at køre bryde loven og køre på deres egne præmisser, men at der  
332 så er risiko for at de trækker mindre opmærksomme cyklister med sig. Cykelbudene  
333 inspirerer de uopmærksomme cyklister, og det er der spredningen kan ske. Kan man  
334 sige at der er nogle cyklister der er trendsættere som sætter normen?

335 **Mette:** Jeg ved ikke lige hvor han har det der fra. Det ved jeg simpelthen ikke. jeg tror til  
336 gengæld at det er rigtig nok at man er nødt til at være ekstra opmærksom, når kører på  
337 sine egne præmisser. Men det kan være med til at skabe en eller anden form for  
338 uforudsigelighed i trafikken. Hvis en person gør noget uventet, så kan det jo starte en  
339 kædereaktion, hvor andre bliver forskrækkede og begynder at bremse hårdt op. Altså  
340 hvad ved jeg. Fred være med det. Det er jo det der med, at hvis man selv tager en chance  
341 så vil man orientere sig inden man gør det, så for en selv er det ikke sikkert det er så  
342 farligt.

343 **Morten:** Det må næsten være det.

344 **Johan:** Ja.

345 **Morten:** Det var super fedt Mette, tusind tak for det.

## 1 Interview 3 - Fokusgruppeinterview

2

3 **Morten:** Først vil jeg høre om der er nogen af jer, som har deltaget i et  
4 fokusgruppeinterview før?

5 **Alle:** Ja det har vi.

6 **Morten:** Godt, men altså i modsætning til normale interviews så har man mulighed for,  
7 at diskutere kommentere på hinandens kommentarer og forhåbentlig komme lidt  
8 dybere ind i det på den måde. Der er ikke så mange regler, men i må godt prøve at lade  
9 være med at afbryde hinanden og tale i munden på hinanden, men ellers må i sige lige  
10 hvad det passer jer. Mig og Johan vil prøve at styre slagets gang og sørger for, at i holder  
11 jer til emnerne så det ikke stikker der ud af. Der er papir og kuglepenne hvis i skal skrive  
12 eller tegne noget. Men først og fremmest vil vi lige fortælle lidt om vores projekt. Vi  
13 arbejder med opmærksomhed i det moderne samfund og vi arbejder ud fra en hypotese  
14 om at det er en mangelvare. Der er for mange som render rundt og uopmærksomme og i  
15 den her forbindelse der bruger vi cyklisme som case, fordi at det er aktivitet hvor  
16 opmærksomhed spiller en utrolig vigtig rolle og er helt central. Det er derfor vi tager  
17 udgangs punkt i spørgeskemaet i har svaret på. Er der ellers nogle spørgsmål inden vi  
18 går rigtigt i gang?

19 **Stella:** Hvor lang tid tror i at det tager?

20 **Morten:** En time ca. Men lad os lige tage en runde hvor i siger hvad i hedder, hvad i laver  
21 og hvor bor og hvor i primært cykler. Hvis vi starter med dig Marta.

22 **Marta:** Ehhh. Jeg hedder Marta og jeg bor på Amager og jeg studerer på RUC. Og jeg  
23 cykler primært fra Amager og ind til byen.

24 **Anton:** Jeg hedder Anton og jeg går ude på RUC og læser dansk og kommunikation og jeg  
25 bor i Københavns Nordvest kvarter ude på Frederikssundsvej og cykler ind mod byen,  
26 ud til amager og nogle gange cykler jeg til Gladsaxe, hvor mine forældre bor.

27 **Alex:** Jeg hedder Alex Christoffersen og læser på DTU. Og bor nede ved Nørrebro  
28 runddel og cykler hovedsageligt til DTU og til Rødovre hvor jeg er i praktik og så bare  
29 rundt i byen også.

30 **Stella:** Jeg hedder Stella og jeg læser psykologi og arbejdsliv på RUC og jeg bor på  
31 Nørrebro på grænsen til Nordvest og cykler til indre by og til Frederiksberg.

32 **Morten:** Først og fremmest vil vi godt tale lidt om opmærksomhed generelt. Hvis vi  
33 prøver at holde cyklismen lidt tilbage så vil vi gerne have jer til at fortælle om hvad i  
34 forstår ved begrebet opmærksomhed i al almindelighed - hvad er det første der falder  
35 jer ind ?

36 **Stella:** Jeg tror det første jeg tænker på det er fokus. At man har fokus på én ting og at  
37 man ikke forsøger at jonglere med for mange ting på samme tid, for så synes jeg ikke, at  
38 man kan være opmærksom nok på alle disse ting.

39 **Alex:** Jeg tænker på at man lægger mærke til de detaljer der er omkring en. At man har  
40 fokus på de små ting omkring en, så man for eksempel kan huske hvad for noget tøj folk  
41 har på.

42 **Anton:** Det var også det jeg tænkte. Hvad hedder folk, hvordan så de ud, hvem var det  
43 lige at jeg snakkede med. Sådan nogle ting – at ligge mærke til tingene omkring en.

44 **Marta:** Jeg tænker på opmærksomhed i forhold til omgivelserne. Det første der sprang  
45 mig i hovedet det var, at mange går med høretelefoner så de netop ikke opnår den  
46 opmærksomhed.

47 **Morten:** Ja det med høretelefoner er et meget konkret eksempel må man sige.

48 **Marta:** Ja, det var lige det første der sprang op i hovedet.

49 **Morten:** Men hvad så hvis i skal sætte nogle ord på hvad opmærksomhed betyder for  
50 jeres hverdag. Er der nogle ting i er bevidste om, at i er specielt opmærksomme på i  
51 jeres hverdag.

52 **Alex:** Jamen det er jo de ting som er træls, hvis man ikke er opmærksom omkring. Altså  
53 som at huske nøgler, dankort og pung. Det er sådan nogle ting som det, hvor jeg tænker,  
54 husk nu at holde øje med det.

55 **Marta:** Ja, jeg tænker de betydningsfulde ting – altså meningsfulde ting.

56 **Johan:** Hvad for eksempel?

57 **Marta:** Ehhh.. Jamen det kan være informationer i forhold til det man får fra sociale  
58 relationer – for eksempel.

59 **Morten:** Ja vi starter lidt abstrakt ud.

60 **Anton:** Ja det er et lidt abstrakt begreb. Det kan også være noget med at huske – bare  
61 huske – tidsfornemmelse. Hvad har jeg af aftaler og sådan noget. At være opmærksom  
62 på at man får gjort det man skal gøre.

63 **Morten:** Det er et skide godt eksempel på at det svært at sætte ord på når man bare  
64 spørger folk, hvad man er opmærksom på i sin hverdag, får man går ikke og tænker over  
65 det. Det er i virkeligheden rigtigt svært at reflektere over det i sin egen hverdag, fordi at  
66 man bare - man er bare tilstede normalt og gør det man skal gøre.

67 **Johan:** Ja, ligesom når du siger Alex, at du husker din pung og dine nøgler og telefon. Nu  
68 sidder vi og reflektere over de ting vi gør, men for dig er det sikkert en vane. Du skal  
69 have de ting på dig.

70 **Alex:** Ja, der er noget praktisk omkring det.

71 **Morten:** Men hvis vi så rykker det over på cykelstien, hvad betyder opmærksomhed så  
72 for jer som cyklister?

73 **Anton:** Det betyder rigtigt meget, fordi personligt føler jeg at jeg er i en konkurrence  
74 med alle de andre cyklister på cykelstien og den konkurrence den skal jeg vinde.

75 (Alle griner)

76 **Anton:** Nej, men altså – Man skal kunne komme til og er der en som overhaler mig nu så  
77 skal jeg overhale og sådan have øjne og øre med.

78 **Marta:** For mig der betyder det sikkerhed både min egen og alle andres, måske fordi, at  
79 jeg har en antagelse om at alle andre kører råddent.

80 **Morten:** Ja, det er du ikke alene om, det er der mange der er enige i.

81 **Stella:** Jeg er en af dem der kører råddent tror jeg.

82 **Morten:** Ja, det har du også skrevet.

83 **Stella:** Ja, det er helt vildt, men det er fordi at jeg har det sådan at – her der kan jeg godt  
84 lige smutte ind eller jeg kan godt lige komme foran her eller... Jeg kører ad helvede til –  
85 op på fortov og sådan noget. Det er ikke fordi at jeg er stolt af det, altså jeg skal til at tage  
86 mig sammen – jeg gør det bare ikke.

87 **Anton:** Der skal jeg jo så til at være ekstra opmærksom på, at ligge mærke til om du  
88 kigger tilbage eller om du bare svinger uden om. For hvis jeg skal til at overhale dig og  
89 du så kører uden om. Der skal man virkelig...

90 **Alex:** Jeg tror virkelig at jeg tænker sådan om opmærksomhed, at man skal vise hensyn  
91 når man kører på cykelstien for jeg kører som om at alle andre er idioter og det skal man  
92 gøre i København. For de at det er de tit, det er lidt vildt nogle gange, det er bare at  
93 huske på – jeg kigger mig meget over skulderen – og hvis jeg skal overhale nogle skal der  
94 ikke være nogen som er ved at overhale mig. Så det er noget med at jeg ikke kommer til  
95 skade og at der ikke er nogen andre der komme til skade sammen med mig og derfor er  
96 jeg opmærksom.

97 **Stella:** Jeg tror at der måske for mig ligger sådan en dobbelthed i opmærksomhed i  
98 forhold til cykelstien, fordi jeg kan godt lide at kigge på mennesker omkring mig, folk der  
99 kommer gående, hvad er det for en butik der – Altså jeg er meget sådan distraet når jeg  
100 kører fordi, at jeg gerne vil være opmærksom på alt andet end at cykle. Jeg ser det sådan  
101 lidt som en oplevelse – hvad er der omkring mig, ehmm.. og ikke så meget, stopper de op  
102 foran mig?

103 **Morten:** Hvad tænker i andre om det? Oplever i andres også jer selv som observerende  
104 på den måde på cykelstien?

105 **Marta:** Altså jeg er nok, men det er mest når jeg cykler ned af de små veje, hvor jeg ved  
106 at der ikke er nogen bag mig. Eller hvor der ikke er så mange cyklister. Der kan jeg godt  
107 finde på at kigge ind ad vinduerne.

108 (Alle griner)

109 **Alex:** Altså hvis jeg føler mig tryk på cykelstien så kan jeg godt begynde at kigge på  
110 vinduer, men når man er inde i byen for eksempel og jeg ikke får slukket det, så kan jeg  
111 godt mærke at så er jeg virkelig på stikkerne for ikke, at komme til skade.

112 **Anton:** Det er også forskelligt for nu skulle jeg prøve, eller for min kæreste skulle jeg  
113 prøve at lokalisere min hælbar på Nørrebrogade, og jeg har en cykel med gedebukke  
114 styr, som jeg så cyklede på og det var nærmest umuligt for mig, fordi at jeg kører hurtigt  
115 på den og så er det bare svært at orientere sig og finde den der... Men jeg har til gengæld  
116 også en gammel herrecykel med et stort styr. Der er det jo meget lettere lige at køre og  
117 kigge rundt, så på den måde er det også meget forskelligt alt efter hvilken cykel jeg kører  
118 på.

119 **Morten:** Det har også noget at gøre med ens position på cyklen. Altså ens hoved peger  
120 lige frem på en herrecykel og det peger ned af på en racer.

121 **Johan:** Har det noget at gøre med at du tænker, at alle andre er mere opmærksomme på  
122 din kørsel i forhold til når du kører på din racer og din gamle herrecykel.

- 123 **Anton:** Nej, det tror jeg ikke.
- 124 **Morten:** Men Alex du talte om, at du forbandt opmærksomhed en til en med orientering,  
125 altså at man er bevidst på...
- 126 **Alex:** Ja hvad der sker omkring mig?
- 127 **Morten:** Ja og at du også selv sørger for at orientere dig ordentligt i forhold til andres  
128 sikkerhed udover din egen – hvad tænker i andre om det?
- 129 **Anton:** Sådan har jeg det også
- 130 **Morten:** Der er enighed?
- 131 **Alle:** Ja, helt sikkert
- 132 **Morten:** Godt. I spørgeskemaet der har i alle sammen svaret at i meget sjældent  
133 kommunikere med andre cyklister. De fleste har bare skrevet sjældent. Marta du har  
134 skrevet at du gør det med klokken og Stella du kommunikere aldrig med nogen. Hvordan  
135 tror i at trafikken på cykelstien fungerer nu når cyklister tydeligvis ikke rigtigt  
136 kommunikere med hinanden.
- 137 **Stella:** Nu skal det lige siges at med kommunikere der tænkte jeg verbalt.
- 138 **Morten:** Ja det var også meningen.
- 139 **Stella:** Jamen jeg kom til at studse over spørgsmålet, fordi at der var en dag jeg fik skæld  
140 ud, fordi at jeg ikke havde kigget mig over skulderen. Den var helt fair, men det var i  
141 starten af et kryds og jeg tænkte at hun kunne se at jeg var på vej ud fordi, at der ikke var  
142 plads. Anyways, hun skældte mig ud og der blev jeg opmærksom på, at hun verbalt talte  
143 til mig – og jeg tænkte gud ja det kan man jo også. Vi står jo lige ved siden af hinanden.  
144 Jeg kunne jo godt sige, hov jeg skal til højre her, kan du ikke lige flytte dig, så jeg kan  
145 komme forbi, eller et eller andet.
- 146 **Marta:** Ja altså jeg har aldrig tænkt verbal kommunikation, som en del af cyklismen eller  
147 cyklist miljøet. Jeg tænkte at hvis man skal noget så stikker man en lab ud til højre eller  
148 venstre.
- 149 **Alex:** Vi er også afverbaliseret. I skolen der lærer vi alle sammen hvordan vi bruger  
150 hænder og klokker osv., men der er aldrig nogen der siger "hey, jeg skal til højre", det  
151 lærer vi ikke.
- 152 **Anton:** Det kan også virke lidt mere hårdt. Men jeg er begyndt nogle gange, hvis jeg køre  
153 forbi nogle som køre to og så lige dingle og når jeg så kommer op, så lige sige tak. Det er  
154 sådan meget rart. Jeg har ikke gjort det så tit, men de gange jeg har der tænker jeg, ja det  
155 kan man jo også.
- 156 **Alex:** Ja, jeg har muffins med så giver jeg lige sådan en til dem jeg overhaler – haha.
- 157 **Morten:** Men hvis i skal prøve, nu bliver det lidt abstrakt, at sætte ord på, hvad det er  
158 som gør at man alligevel kan enes på cykelstien, selv om at man ikke snakker med  
159 hinanden.
- 160 **Anton:** Nå ja, det var det du spurgte om.

161 **Alex:** Jeg tænker at vi er fugle i flok, som ligesom bare følger hinanden på en eller anden  
162 måde – der er lidt stime over det. Når vi er nede i byen og der er over tredive cykler der  
163 skal over Dronning Louises Bro, så synes jeg bare at man er god til at følge stimen.

164 **Anton:** Ja det er lidt det samme i bil, der kan man jo heller ikke snakke sammen, men på  
165 motorvejen når man fletter ind osv., det er lidt den samme ting når jeg kører. Der er jo to  
166 spor på en cykelsti, der er det langsomme og så er der dem der vil overhale. Og så er  
167 mine regler, som der er nogen der overholder og nogle som ikke overholder, at når man  
168 skal overhæle så kigger man sig over skulderen og hvis der ikke kommer nogen så kan  
169 man køre ud og det føler jeg, at de fleste er gode nok til, så det er derfor at man ikke  
170 kører sammen.

171 **Stella:** Jeg er også overrasket over, hvor lidt folk kører sammen, som f.eks. over  
172 Dronning Louises Bro, det kører nogenlunde i samme tempo og hvis du ved at du skal  
173 dreje i næste kryds så trækker du ud. Jeg er overrasket over at man kan komme så langt  
174 og sikkert frem uden, at man netop crasher, for det kan man meget meget nemt gøre.  
175 Man kører jo nærmest med 20 cm mellem dækkene.

176 **Marta:** Men det er måske også fordi, at man har sådan en fælles forståelse for, hvordan  
177 det egentlig virker på en cykelsti... Jeg tænker det som en fælles forståelse man har af  
178 "okay det her det er trafikeret", så er det nok ikke så godt at vi cykler ved siden af  
179 hinanden.

180 **Alex:** Jeg tror at det er helt rigtigt med den her fælles forståelse, for jeg kan godt mærke,  
181 at hvis der kommer en turist midt i danskerne, som kommer kørende så er det sådan lidt  
182 "OMG". De kan sådan ødelægge ens rytme på en eller anden måde, gruppens rytme, så  
183 det er noget med at alle ved, hvad det er der skal ske.

184 **Anton:** Og gamle mennesker.

185 **Alex:** Og de gamle også.

186 **Stella:** Og dem med ladvogne, de er også irriterende.

187 **Alex:** Ja de passer ikke rigtigt ind i praksissen.

188 **Anton:** Men heldigvis er de begyndt at lave cykelstierne brede nok til ladvognene også,  
189 eller ja Christiania cykler.

190 **Morten:** Men, det er et helt rigtigt begreb det der gensidig forståelse. Og det der sker når  
191 der er en gensidig forståelse så opstår der det som hedder flow på cykelstien, at det bare  
192 fungerer og at alle bare kommer frem på en ubevidst måde, hvor alle er enige om hvad  
193 der skal ske og hvor vi skal hen. Nu kom jeg lige til at sige lidt om det, men hvad forstår i  
194 ved begrebet flow?

195 **Anton:** Jamen altså, jeg forstår det stadig lidt som på motorvejen, at det bare sådan  
196 kører i en eller anden strøm som... Man behøver ikke rigtigt at kommunikere som sådan,  
197 man kan lige række hånden ud eller blinke med blink lyset, men ellers så kører det bare.

198 **Alex:** Jeg tænker også noget med at være rigtig effektiv uden rigtigt, at tænke over at  
199 man skal være effektiv. Man er bare i flow.

200 **Marta:** Ja det er også min tanke, at man bare gør det og så fungerer det.

201 **Stella:** Ja samtidig med at man føler sig sikker, selvom at man kører med måske 20 cm  
202 mellem dækkene, at man føler det fungerer og at jeg har tillid til, at den der kører foran  
203 mig ikke bare trækker i bremserne ud af vise af med hænderne først eller et eller andet.

204 **Anton:** Så er det også meget med, at de har jo lavet det, på Nørrebrogade i hvert fald, at  
205 myldretiden er der grøn bølge eller tit og det gør jo også flowet bedre, at man ikke hele  
206 tiden skal stoppe. Og så er der dem som er langsomme, der lige triller helt op til stregen  
207 og så alle os, som gerne vil køre hurtigt, vi skal så uden om en gang til.

208 **Morten:** Ja det er sindssygt frustrerende, at man på den samme strækning skal overhæle  
209 den samme klovn flere gange. Men når flowet... der sker jo nogle gange det at flowet det  
210 bliver brudt når der sker et eller andet i trafikken eller på cykelstien, som gør at tingene  
211 ikke er som de burde være. Kan i prøve at komme med nogle bud eller tanker om, hvad  
212 det er som kan bryde flowet på cykelstien og hvordan i oplever det.

213 **Stella:** Det er netop det der med turisterne. Og da jeg som jydte flyttede herover og skulle  
214 lære at cykle i København, der var jeg også sådan helt blown away over at man jo skal  
215 signalere. Det gør man jo ikke når man kører i Jylland.

216 **Alex:** Nej der havde du bare en traktor at køre rundt på...

217 (Alle griner)

218 **Marta:** Altså da jeg kom til Danmark fra Polen af, altså vi kendte ikke til cykler. Det er så  
219 mange år siden, men hele det der koncept med at cykle, altså der var jeg jo virkeligt til  
220 farer for trafikken følte jeg selv.

221 **Stella:** Ja der ødelægger man det flow.

222 **Marta:** Ja det gør man, og det er fordi at man ikke rigtigt ved hvad reglerne er.

223 **Anton:** Men der er også noget helt konkret som en bil der lige har stukket næsen lidt for  
224 langt ud – altså hvis han skal ud fra en eller anden sidegade og det er der mange  
225 cyklister, der slet ikke kan håndtere fordi, at det er min cykelsti og jeg cykler her. Så er  
226 det nærmest op på fortovet og rundt om bilen, sådan helt demonstrativt. Det er jo også  
227 noget som ødelægger flowet.

228 **Stella:** Ja det ødelægger den gensidige forståelse.

229 **Anton:** Ja og så er... alle folk i trafikken de føler lidt at de ejer... altså hvis der kører en  
230 cykel ude på vejen så bliver bilisterne sure og hvis der går en fodgænger på cykelstien så  
231 bliver cyklisterne sure. De ejer det nærmest – det er ligesom deres territorium – tror jeg.

232 **Alex:** Jeg kørte sådan lidt på tværs af byen i dag. Jeg fulgte ikke nogen af de store veje og  
233 så er der bare mange røde lys og jeg blev bare pludseligt opmærksom på, at er jeg i flow  
234 så er jeg hjemme på et kvarter, men jeg kom virkelig til at tænke på, hvorfor det tager så  
235 lang tid... Jeg blev bare sådan stoppet hele tiden og skulle stå og kigge på det røde lys til  
236 det blev grønt og så køre videre. Det skete måske 6-7 gange på 3-400 meter og det  
237 ødelagde virkeligt mit flow.

238 **Marta:** Ja det kan være noget så irriterende - røde lys.

239 **Morten:** Nu snakker i selv om at uerfarende cyklister kan være en pind i hjulet på  
240 flowet, vil i mene, at man på nogen måde kan registrere, at andre er uopmærksomme  
241 eller at der er andre som ikke har den her fælles forståelse for, hvordan man agere på



242 cykelstien. Kan man på nogen måde rent visuelt opfange, at andre ikke er vant til, eller  
243 ikke er med til at styrke flowet?

244 **Alex:** Altså at der er nogen som stikker ud?

245 **Johan:** Altså i siger jo selv turister. Hvordan kan i se at de er turister?

246 **Marta:** Altså jeg synes jo at de cykler i midten af cykelstien eller længere i zigzag. Det er  
247 som om at de kigger alle mulige andre steder eller snakker med hinanden og cykler og  
248 fylde det hele.

249 **Stella:** Ja eller at de ikke rigtigt kan cykle. Altså når de sådan start igen, så er de meget  
250 usikre på cyklen.

251 **Anton:** Ja altså det er meget det der med at der er sådan en, på cykelstien, der skal man  
252 helst ligge sådan helt inde ved kantstenen når man cykler og det er ret tydeligt, hvis man  
253 ligger et par cm eller måske ti cm længere ude mod midten af cykelstien så er det ret  
254 tydeligt, at du kører måske ikke her så tit.

255 **Alex:** Jeg synes bare at de kører ret langsomt. Altså vi kører 25-30 km/t inde i byen og  
256 de snegler sig af sted. Så der synes jeg godt, at man kan se, at okay, du har måske ikke  
257 kørt så længe, fordi at du kører tilpas langsomt.

258 **Anton:** Jeg lagde faktisk mærke til det, fordi at jeg har tænkt over det her på det sidste,  
259 fordi at jeg vidste at jeg skulle herhen, at der kørte sådan en mand, som gerne ville  
260 overhæle, men han cyklede ikke hurtigt nok til, at... altså han kunne sagtens, når han  
261 havde overhælet en så lige køre ind der foran. I stedet så blev han ud i overhalingsbanen  
262 så der kom sådan en lang hale efter ham af folk, som kunne overhæle hurtigere – jeg ved  
263 ikke hvad han havde tænkt sig, men når man overhæler så kører man jo ind og op til  
264 den næste og så overhæler man den osv., men her der endte det med, at der bare var  
265 helt vildt mange mennesker, der kørte og tænkte, hvorfor kører du herude i venstre side  
266 når vi andre vil forbi.

267 **Marta:** Var det en gammel mand.

268 **Anton:** Ja, men han var ikke så gammel. Han var måske halvtreds eller sådan noget.

269 **Marta:** jeg synes tit at det er de der ældre mennesker de kører sådan lidt råddent.

270 **Morten:** Nu har i peget nogle forskellige grupper ud. Der er turister, der er ældre  
271 mennesker og der er folk i ladvogne. Det er dem i har peget ud som værende anderledes  
272 end os normale cyklister, hvis i skal pege på, hvad der hos normale cyklister kan komme  
273 til, at agere uopmærksomt og bryde flow, hvad kan det være for nogle ting.

274 **Anton:** Eeeh.. én håndskørsel, hvis man sms'er eller ryger cigaretter eller snakker  
275 telefon eller laver noget med den anden hånd. Holder en pose eller bare kører med én  
276 hånd. Det er der jo også nogle der gør. Der var en forfærdelig episode, hvor der var en  
277 dame, som kørte og røg og så kørte hun sådan lidt mærkeligt, og så kom der en som var  
278 meget hurtigt og så drejede hun lige ud og så fik hans styr fat i hendes og så faldt hun  
279 altså ned og var lige ved, at lande å den der hvide streg ud til kørebanen, hvor folk jo  
280 bare kommer tonsende forbi. Det var simpelthen fordi, at hun kørte med én hånd og røg  
281 cigaretter.

282 **Alex:** Så du det?

283 **Anton:** Ja jeg kørte næsten lige ind i hende bag efter. Det var helt vildt. Sådan nogle ting  
284 ikke. Men jeg ved ikke om det er sådan noget du søger?

285 **Morten:** Jo helt klart. Det er jo et billede på at man jo kan være uopmærksom på mange  
286 forskellige måder. Altså du kan være motorisk uopmærksom lige såvel, som du kan være  
287 visuel uopmærksom eller auditiv uopmærksom. Men du snakkede om høretelefoner på  
288 et tidspunkt. Hvordan kommer det til udtryk. Har i nogensinde oplevet at der var nogen  
289 som ikke kunne høre jer eller?

290 **Marta:** Ja massere af gange.

291 **Johan:** Ja eller at i selv ikke har kunnet høre nogen.

292 **Marta:** Ja også det.

293 **Morten:** Kører i med musik alle sammen?

294 **Alle:** Ja

295 **Marta:** Jeg er begyndt at skrue sådan helt ned, så jeg kan høre musikken  
296 tilnærmelsesvis, men så kan jeg også høre alle andre, hvis de siger et eller andet. Eller  
297 hvis de bruger klokken. Det andet går ikke. Det er for usikkert for mig selv.

298 **Alex:** Man skal have fokus. Jeg tror at der er mange... altså når jeg kører til skole og  
299 hjem, der har jeg styr på hele ruten, altså jeg har kørt den så mange gange, at der kan jeg  
300 godt høre musik og stadig føle mig tryk, men når jeg er nede i byen på de mindre veje, så  
301 plejer jeg, at slukke musikken for at holde øje med hvad der sker, for det er... der skal  
302 man have hele hovedet med.

303 **Stella:** Faktisk efter at jeg havde svaret på jeres spørgeskema og ikke var helt stolt af  
304 mine svar, så er jeg også begyndt på ikke, at høre musik, fordi at jeg følte mig lidt halv  
305 utryk over mig selv. At jeg hørte musik eller snakkede telefon og var simpelthen ikke  
306 opmærksom. Men netop inde i byen, hvor der er så mange forskellige ting og vejarbejde  
307 og pis og lort, som man skal være opmærksom på. Så jeg har gjort det, men jeg gør det  
308 ikke så meget mere.

309 **Anton:** Jeg gør det stort set altid.

310 **Morten:** Er der tidspunkter hvor du føler at det forstyrrer din opmærksomhed i  
311 trafikken.

312 **Anton:** Nej, jeg har sådan nogle høretelefoner som sidder uden på ørene, så det er ikke  
313 helt lukket til, så jeg kan sagtens høre trafikken og sådan. Halvdelen af tiden hører jeg  
314 sådan noget tale og det kan man næsten ikke høre halvdelen af tiden fordi, at der er så  
315 meget larm, men det kan godt være at det gør mig uopmærksom, men det har jeg ikke  
316 følt i hvert fald.

317 **Stella:** Ja, men jeg kommer til at lytte efter hvad det er jeg hører ligesom, hvis jeg  
318 snakker med nogen og så er mit primære fokus ligesom på det, frem for cykelstien. Det  
319 er der at det bliver farligt tror jeg.

320 **Morten:** Lidt i forlængelse heraf – Vi har læst noget om et begreb som vi alle sammen  
321 kender, som hedder Mind Wandering – at man sådan mister kontrollen over sin  
322 tankegang og at den bare stikker af fra en. Det kunne vi godt tænke os at høre om i har  
323 oplevet mens i cyklede?

324 **Anton:** Ja nogen gange når man tænker, hvor er det vildt at jeg lige har kørt den her  
325 distance uden overhovedet, at ligge mærke til noget som helst. Det har jeg prøvet mange  
326 gange og det er sindssygt mærkeligt.

327 **Morten:** Hvad er det der gør at det sker?

328 **Anton:** Jeg tror bare at det er fordi at man har kørt så mange gange og at man føler at  
329 det hele går ligesom af sig selv.

330 **Alex:** Ja når jeg kommer i flow på den rigtige strækning og måske hører musik og der  
331 ikke er så meget vind ikke er noget særligt over vejret, så kan der måske godt gå et  
332 kvarter og pludseligt så er jeg bare hjemme.

333 **Anton:** Men jeg ved ikke om man er ekstra udsat af den grund.

334 **Alex:** Det tror jeg ikke. Man er godt med , men man er bare ikke. Jeg tror egentligt at man  
335 er mere opmærksom. I fisker efter om man kommer til at tænke på noget andet...

336 **Johan:** Ja eller at du bare lytter. Hvis nu du kører og hører radio så lytter du til hvad det  
337 er de siger i stedet for at cykle. Så bliver det cyklen som er baggrundsstøjen – det bliver  
338 den eksterne ting du gør for lige nu der er dit fokus på det de siger i radioen. Du har ikke  
339 fokus på at du cykler fordi, som i begge to siger, det er en velkendt ting, jeg ved hvor jeg  
340 skal hen.

341 **Anton:** Men altså det kan også godt være uden at du lytter til noget og at du bare tænker  
342 på, at jeg skal gøre de her ting i morgen og hvor er det dejligt, at det snart er jul... Og så  
343 tænker man på det i stedet for.

344 **Johan:** Ja, føler i at det er noget som påvirker jeres sikkerhed?

345 **Alex:** Nej det synes jeg ikke.

346 **Stella:** Men det handler måske også om at man ikke har oplevet at det kan påvirke ens  
347 sikkerhed. Jeg går ikke ud fra at I har oplevet det?

348 **Anton:** Nej og man bliver vel revet ud af det, hvis der lige pludseligt kommer en bil eller  
349 et eller andet.

350 **Alex:** Jeg har prøvet at ligge lige bagved en cyklist i et bestemt tempo og så efter 5  
351 minutters tid så glemmer man lidt at sætte sit eget tempo og der kan det godt være lidt  
352 farligt, fordi at mit fokus er på noget andet – det kan være lidt noia. Men når jeg selv  
353 kører og sætter mit eget tempo og tænker på julegaver, der synes jeg at jeg er okay med.

354 **Marta:** Jeg har ikke oplevet det, selv når jeg tænker på nogle andre ting, så er jeg  
355 opmærksom nok på hvad der sker omkring mig. Jeg tror aldrig at jeg er kommet i den  
356 situation.

357 **Stella:** Jeg tror måske at det kan lade sig gøre ligesom, at komme derhen, men lige så  
358 snart der kommer noget som forstyrrer mit flow, altså en som bremser op. Så er jeg  
359 tilstede. Der skal en afbrydelse til...

360 **Morten:** Kan du prøvet at sætte nogle flere ord på hvad det er som sker inde i din  
361 bevidsthed i den proces?

362 **Stella:** Jeg bliver mindet om mit primære fokus. Det primære fokus burde jo være det at  
363 cykle, men hvor at det bliver sekundært. Og så bliver jeg så mindet om, at det er det jeg  
364 har gang i, hvis der er en afbrydelse.

365 **Morten:** Og hvad gør du så umiddelbart efter, når du bliver mindet om hvad du har gang  
366 i?

367 **Stella:** Jamen så holder det måske sådan i 15 sek. og så falder jeg hen igen.

368 **Anton:** Altså jeg bliver sådan lidt skræmt eller overrasket over, at jeg har kørt så langt  
369 uden at have tænkt over det. Men jeg ved heller ikke om det er fordi at man tænker "gud  
370 jeg har slet ikke tænkt over det" når man i virkeligheden har det, for selvfølgelig har man  
371 tænkt. Man kan jo ikke bare... altså man ved jo godt hvad man laver.

372 **Stella:** Hvor lang tid er du væk.

373 **Anton:** Hmm.. 5 minutter måske? Jeg når måske at køre fra Nørrebro og så op til  
374 rådhuspladsen.

375 **Stella:** Ja, okay.

376 **Alex:** På min vej, der hvor jeg cykler, der sker ingen ting på den strækning der. Det er 12  
377 kilometer hvor jeg måske ser en ged eller et får eller sådan noget. Og så er det det. Jeg  
378 tænker også i forhold til det der med at zone ud, det sker tit når jeg er i høj fart. Hvis jeg  
379 kører meget langsomt så ligger jeg mærke til butiksvinduer og hvad folk går og laver på  
380 gaden, men når jeg kører hurtigt, så begynder jeg at blive indvendt i mit fokus tror jeg,  
381 og så kører jeg bare med det, og så kan jeg godt have 5-10 minutter hvor jeg bare er i  
382 flow kan man sige.

383 **Johan:** Mhhh.

384 **Morten:** Stella, du nævnte før at man er uopmærksom, fordi man ikke har oplevet  
385 konsekvensen af hvad det kan betyde, og det ligger egentligt lidt op til at spørgsmål.  
386 Hvordan kan folk tillade sig at være uopmærksomme i trafikken, og hvorfor tør folk at  
387 være det?

388 **Stella:** Jeg tror at det fordi man tilpas nok gange har oplevet at der ikke er nogen  
389 konsekvenser ved det [uopmærksomheden]. Øhm. Altså, jeg har faktisk også prøvet,  
390 halvt om halvt, at blive ramt af en taxa, fordi jeg var uopmærksom. Og jeg var fuld og det  
391 var dumt og så videre. Og det har da betydet meget for hvordan jeg efterfølgende har  
392 cyklet. Jeg kender mange som har varige men, fordi de har cyklet råddent eller andre har  
393 kørt ind i dem eller noget, men jeg tror primært det er fordi folk ikke har oplevet  
394 konsekvensen på egen krop. Man har altid hørt om en eller anden, der er faldet eller  
395 sådan noget.

396 **Anton:** Ja, min mor begynde at kører med cykelhjelme i en periode, fordi en af hendes  
397 kollagers kone var blevet kørt ned, og havde slået hoved. Så tænkte hun, jeg skal også  
398 lige have købt mig en cykelhjelme.

399 **Stella:** Ja, men det er nemlig kun for en periode.

400 **Anton:** Det er det samme med politiet, du må ikke køre over fortovet ved Dronning  
401 Louises Bro, når du skal til højre. Så står politiet der en gang i mellem og så deler bøder  
402 ud. Og husker man lige, hov det må jeg ikke for så koster det penge. Det er lidt det  
403 modsatte. Altså, det er godt hvis du lader hver, men det er dårligt hvis du gør det.

404 **Alex:** Nu er vi alle sammen i 20'erne, og jeg føler mig relativt udødelig. Jeg tænker aldrig  
405 på at jeg måske bliver kørt ned af en bil eller sådan noget. Det er ikke så meget for min  
406 egen skyld, jeg vil ikke have at jeg kommer til at skubbe en eller anden ud på vejen, som  
407 bliver kørt ned, eller jeg rammer nogen mens jeg overhaler.

408 **Stella:** Nej det kunne være langt være.

409 **Alex:** Ja, jeg tror måske. Jeg tror måske det er den mest primære årsag til at jeg er  
410 opmærksom i trafikken, fordi jeg vil ikke være grunden til at andre kommer til skade.

411 **Stella:** Jamen du er et godt menneske, det er du.

412 (Alle griner)

413 **Marta:** Jeg tror det er mange i trafikken der tænker, det sker aldrig for mig.

414 **Stella:** Ja, præcis.

415 **Johan:** Er det kun når I kører på cykel i tænker sådan, eller er det også når i kører i bil.

416 **Anton:** Ja, jeg tænker tit når jeg kører 120 på motorvejen, at hvis jeg gør sådan har  
417 (simulerer at han hiver i rettet), så kan jeg slå alle ihjel omkring mig, inklusiv mig selv.  
418 Og det er jo sindssygt, og de tanker skal man bare ikke have, fordi så kan man jo ikke  
419 gøre det. Man skal jo heller ikke sætte sig en i et fly og tænke nu styrter det ned, for så  
420 får du den værste flyvetur i verden. Så altså, man kan ikke sætte sig op på sin cykel og  
421 hele tiden tænke på alle de forfærdelige ting der kan ske, så bliver man jo vanvittig.

422 **Anton:** Men måske tænker man også over det hvis man ser et eller andet. En af mine  
423 veninder så hende der blev kørt over af en bus inde i centrum for nogle måneder siden.  
424 Det havde været en forfærdelig oplevelse. Det er jo næsten værre end at dø. At se et  
425 andet menneske blive kørt ihjel, det kan godt ændre ens adfærd i trafikken.

426 **Alex:** Jeg kender også folk hvor der er sket ting og sager, men det har ændret ved min  
427 måde at gøre ting på.

428 **Stella:** Jamen, hvad tror du der skulle til?

429 **Alex:** Altså hvilken kampagne der skulle køre i fjernsynes for at jeg skulle begynde at  
430 bruge cykelhjelme?

431 **Stella:** Mhhh.

432 **Alex:** Det skulle være noget der spillede på de andre på en eller anden måde. Man skulle  
433 gøre det åbenlyst for mig, at jeg er mere til fare for de andre, hvis jeg ikke har cykelhjelme  
434 på.

435 **Anton:** Det er jo det samme med rygning, selvom der står at man dør af at ryge på  
436 pakkerne, så gør man det alligevel. Så det er jo skide svært at få folk til at fatte at de skal  
437 dø – eller ikke at de skal dø nu, men altså.

438 **Stella:** Jeg har tit spekuleret over hvad der skulle til for at jeg ville tage mig sammen. Og  
439 nu har jeg prøvet det ene efter det andet, og jeg ved det ikke..

440 **Marta:** Jeg tænker også, det virker for eksempel ikke for bilisterne. Altså der er jo tit de  
441 der kampagner som opfordre folk til at sætte farten ned, men alligevel kører folk for  
442 hurtigt. Og der tænker jeg måske, det er det samme med cyklisterne på en eller anden  
443 måde. De husker det kortvarigt, men så glemmer de det igen.

444 **Stella:** Ja, det er ligesom om at intentionerne er der, men når jeg har travlt eller er for  
445 sent på den, så har jeg jo glemt alt det der.

446 **Morten:** Så man sætter ligesom sine egne mål forrest?

447 **Stella:** Ja, man fokuserer bare på hvor man skal hen, men tænker ikke på det større  
448 perspektiv. Man tænker bare, jeg skal hurtigt frem, eller jeg er sent på den.

449 **Morten:** I spørgeskemaet giver i alle sammen udtryk for at i en gang i mellem bryder  
450 færdselsloven på cykel. Og i skriver alle sammen at I blandt andet kører over for rødt.  
451 Hvorfor tror I, i synes det er i orden at kører over for rødt?

452 **Alex:** Hvis jeg er helt alenen på gaden og der er rødt, så er jeg politimand, så klarer jeg  
453 den.

454 **Anton:** Ja, altså jeg ved ikke om det bare er mig, men jeg føler mig nogle gange som en  
455 idiot når jeg står og venter på at der bliver grønt. Så er man bare en robot der har fået ad  
456 vide, at når den her lampe lyser rødt, så må jeg ikke køre.

457 **Stella:** Jeg tror også det handler om, at jeg synes jeg er mere opmærksom når jeg kører  
458 over for rødt, end hvis jeg kører over for grønt.

459 **Marta:** Ja, der skal man lige have tjekket alle retninger.

460 **Anton:** Ja, efter politi. Ja, jeg kigger meget efter politi, for jeg har fået mange bøder på  
461 min cykel. Så når jeg skal køre over for rødt, så kigger jeg efter om der er politi i  
462 nærheden, og det er jo - altså det er jo fucked up.

463 (Alle griner og er enige)

464 **Morten:** Jeg kunne godt lige tænke mig et høre jer om en ting, som vi sprang over. Vi har  
465 været lidt inde på det, men i forhold til uopmærksomhed i trafikken. Er der nogen af jer  
466 der har oplevet situationer som har brudt flowet, hvor uopmærksomhed spillede en  
467 rolle?

468 **Anton:** Ja, bilister der skal lave højresving, som glemmer at orientere sig bagud. Jeg tror  
469 jeg har kørt ind i to tre biler, som bare har drejet, hvor jeg er kørt ind i siden på dem,  
470 fordi jeg ikke har kunne nå at reagere.

471 **Stella:** Man er tror du det er fordi du kører hurtigt?

472 **Anton:** Ja, men også fordi jeg gerne vil give dem et shock. Altså ikke sådan hårdt, men så  
473 de kan huske det. Og det bryder lidt flowet.

474 **Morten:** Det må man sige.

475 **Johan:** Men har i oplevet det med andre cyklister?

476 **Marta:** Jeg oplever tit at folk bare drejer ud, uden at markere, eller at kigge sig over  
477 skulderen.

478 **Anton:** Jeg har også oplevet at blive overhælet indenom, og så bliver jeg vildt  
479 forskrækket.

480 **Morten:** Ja, og det er jo et eksempel på en adfærd i trafikken som bryder med normen,  
481 altså det er ikke normalt at gøre. Hvad gør det ved din kørsel?

482 **Anton:** Hvis der kommer en indenom? Jeg bliver bare forskrækket, for jeg har slet ikke  
483 forventet at der kommer nogen derinde.

484 **Johan:** For lige at vende tilbage med det der med at dreje til højre for rødt. Hvad var det  
485 der første gang i gjorde det fik jer til at gøre det? Nu snakker i om normer og regelsæt,  
486 hvorfor er det lige pludselige okay at gøre det?

487 **Anton:** Jamen det er fordi der ikke er noget trafik eller fordi der lige var et hul.

488 **Stella:** Jeg har set andre gøre det.

489 **Alex:** Det er også bare fordi, det er en regel der ikke giver mening for mig. Jeg kan ikke  
490 se faren i at jeg lige smutter rundt om hjørnet, jeg kører jo ikke ind i noget. Jeg synes det  
491 er mærkeligt at stå og vente, så der laver jeg min egen regel.

492 **Morten:** Men Stella, du siger du har set andre gøre det. Kan du godt blive inspireret af  
493 hvad andre gør i trafikken?

494 **Stella:** Jaa, det tror jeg godt jeg kan. Og jeg tror at før jeg flyttede til København, der  
495 havde jeg ikke tænkt over det. Men så tænkte jeg, nå men så er det normen, at man bare  
496 drejer til højre.

497 **Johan:** Det samme gælder vel og dreje ind der ved Dronning Louises Bro, første gang du  
498 gjorde det, var det også bare egen selvstændige tanke, eller var det fordi du havde set  
499 andre gøre det?

500 **Anton:** Når ja, det ved jeg ikke. Det er en kombination. Det er i hvert fald fordi det virker  
501 så tosset at der så meget plads der hvor der ikke er nogen mennesker og jeg skal den der  
502 vej, og hvorfor skulle jeg så ikke lige svinge over. Men det er jo klart at hvis der nu går  
503 mennesker der og der samtidig er en regel der siger at man godt må svinge til højre, så  
504 ville man jo køre mennesker ned, og hvem har så skylden.

505 **Marta:** Jeg er først begyndt at dreje til højre for rødt lys efter jeg flyttede til København.  
506 Og så er det fordi jeg har set andre gøre det – så har jeg bare tænkt, at det er sådan man  
507 gør her i byen.

508 **Anton:** Det kan også være man tænker at det er lidt dumt bare at stå der og vente, mens  
509 alle de andre kører lige forbi dig og kører over for rødt. Så kan man da godt føle sig lidt  
510 dum, der er måske sådan et fælles gruppepres det siger at normen er at denne her regel  
511 er ligegyldig.

512 **Marta:** Men på den anden side, man kører jo ikke over for rødt i bil. Altså der stopper  
513 man jo op. Der venter man pænt også selv om der ikke er nogen mennesker.

514 **Stella:** Ja, på cykel kan man godt lige smutte forbi, det er noget andet. Altså en bil fylder  
515 meget mere.

516 **Morten:** Ja, hvorfor er det egentlig at det ikke er det samme.

517 **Stella:** Fordi man er mindre.

518 **Alex:** Når jeg kører bil, så tænker jeg tit på at hvis jeg kører galt, så skal jeg betale rigtig  
519 mange penge. I forhold til hvis jeg kører på cykel og der sker noget – så skifter jeg bare  
520 dækket eller hjulet. Altså der sker jo ikke rigtig noget hvis man kører ind i noget på  
521 cykel, for det meste i hvert fald.

522 **Stella:** I bil så er det også meget det med at jeg kan ramme andre – jeg rammer ikke  
523 andre på cyklen.

524 **Morten:** Vi har allerede snakket lidt om det, men her til sidst skal vi snakke lidt om  
525 kommunikation. Vi kunne godt tænke os at høre jer hvornår en kampagne får jeres  
526 opmærksomhed?

527 **Alex:** Den skal ikke være belærende i hvert fald, har jeg lagt mærke til. Hvis der er en  
528 løftet pegefinger, så får den, den her af mig [Alex rækker fuck]. Men når der er noget  
529 høflighed bag, så er det okay. For eksempel i den reklame der kører lige nu, hvor der står  
530 sænk farten en lille smule, det synes er mere cool en de belærende kampagner. Så det  
531 skal hellere være en hjælpende hånd kampagne.

532 **Johan:** Men bliver du påvirket af kampagnen ved at se den eller høre om fra dine venner,  
533 eller gennem dine sociale relationer?

534 **Alex:** Det er ved at se den. Jeg har aldrig snakket med nogen om en kampagne før.

535 **Anton:** Jeg synes der er ret mange af det her ret voldsomme trafikreklamer, eller  
536 reklamer er det jo ikke, men kampagner, som slår ret hårdt. Med børn der sidder og  
537 græder i en forladt bil eller de der. De er jo sådan helt hardcore.

538 **Alex:** Jeg synes de rammer mig, men så glemmer jeg dem igen når jeg skal ud og køre i  
539 bil.

540 **Marta:** Sådan har jeg det også. Man tænker lige lidt over det, og fem minutter senere, så  
541 er det glemt igen.

542 **Alex:** Men Stella, du havde tænkt over din adfærd på cyklen efter du havde lavet deres  
543 spørgeskema.

544 **Stella:** Ja, fordi så skulle jeg lige pludselig i talesætte hvor ringe jeg var, og det tror jeg  
545 har fået mig til at ændre min adfærd, indtil videre. Men jeg tror at det der kan ændre  
546 den, for eksempel ligesom en bil reklame, hvis det er noget praksis nært. Hvis man ser  
547 en cyklist komme cyklende, med lyd i ørene eller et eller anden musik, så man ikke er  
548 forberedt på hvad der sker, fordi man netop ikke har hørt det, eller et eller andet. Altså  
549 noget man kan relatere til.

550 **Anton:** Jeg ved ikke om i kan huske kampagnen om højresvingulykker. Den var ret god.  
551 Der holder en lastbil ved et kryds, og så kommer der så en cykel op som forsvinder i den  
552 blinde vinkel. Og så drejer de og så man bare hører den her cykel der bliver kvast. Man  
553 kan ikke se noget, men man kan hører det. Den tænker jeg på hver gang jeg holder for  
554 rødt og der er en lastbil ved siden af mig.

555 **Marta:** For mig har det været et tv program omkring høretelefoner i trafikken. Det  
556 handlede om hvilke der er gode at bruge og hvor højt man må skrue op. Det huske jeg  
557 stadig og tænker faktisk en del over hvilke høretelefoner jeg har i når det er jeg hører  
558 musik mens jeg cykler. Jeg tror det var fordi den ikke var belærende, men i stedet en  
559 simpel test, så man kunne se konsekvensen af det man gør.

560 **Stella:** Ja, eller vise hvor langt man cykler på en SMS, eller når man kører efter et kort,  
561 eller sådan noget. Ligesom den der hvor man tager en pose over hoved når man kører  
562 bil.

563 **Anton:** Ja, den fungerer også ret godt.



564 **Morten:** Ja, men hvilken rolle spiller det at idéen er god? Du kan også godt lide idéen i at  
565 den blinde vinkel er et sted man bliver usynlig.

566 **Anton:** Ja men helt sikkert. Det betyder da noget. For så bliver det konkret. De her ting  
567 som vi ikke helt kan sætte en finger på hvad der præcist sker. Men når man så tager en  
568 pose og putter ned over hoved på en bilist, så forstår man hvor alvorligt det er. Du kører  
569 altså og er blind. Og når kører op på siden af en lastbil, så forsvinder du. Det er sådan  
570 nogle ting, hvor det bliver gjort helt klart hvad det er der sker.

571 **Morten:** Når I cykler i trafikken ligger i så mærke til nogen former for kommunikation?  
572 Og her tænker jeg på kampagner.

573 **Anton:** Altså her til morgen, der tog jeg bussen, og der lagde jeg mærke til at der stod  
574 nogen og delte morgenbrød ud til cyklisterne. Og jeg synes måske godt det kan være  
575 sådan lidt modstridende at lave kommunikation til nogen, som skal fokusere på sine  
576 omgivelser. Hov der var lige et skilt.

577 **Marta:** Det har jeg faktisk oplevet med de der Metro Express uddelere. Det virker meget  
578 forstyrrende at de står og deler aviser ud til cyklisterne. Det er jo med til at forstyrre  
579 flowet.

580 **Morten:** Men hvornår vil i så mene at i er mest modtagelige overfor kommunikation.

581 **Alex:** [meget hurtigt svar] Når jeg står ved et lyskryds og keder mig. For eksempel de  
582 der fodhvilere, hvor man lige kan smide benet op mens der er rødt. Det er en lille ting  
583 men det fungerer. Det ville være et godt sted at udsætte folk for en kampagne. Der står  
584 du alligevel og keder dig.

585 **Anton:** Ja, det er jeg helt enig i.

586 **Morten:** Ja, det må næsten være det. Har vi ikke fået svar på det hele.

587 **Johan:** Jo, det tror jeg. Det var skide godt. I sagde nogle rigtig gode ting.

588 **Morten:** Hvordan synes i det her været?

589 **Anton:** Jeg synes det har været rigtig spændende, specielt det der med flokken der  
590 kommer cyklende. Det er jo helt tydeligt at det er en flok, som skal enes. Man føler ikke  
591 man er det. Jeg er imod den.

592 **Stella:** Det er sjovt, her i dag, så cyklede jeg på Tagensvej ned mod byen. Hvor der var  
593 grønt for fodgængerne, men der var rødt for os andre. Og så var der de først 10 som  
594 cyklede over fordi der var grønt for fodgængerne. Så var der en der stoppede op, fordi  
595 der jo var rødt for os. Og så tænke jeg – nå ja – sådan lidt en lemming effekt. Altså man  
596 hopper bare i fordi de andre gør det.

597 **Anton:** Ja, nogle gange kan der sker det der helt hjernedøde, at alle bare på samme tid  
598 beslutter sig for at nu skal vi gå over for rødt. Og det sker også på cykel. At der nogle  
599 gange er en der køre ud fordi det bliver grønt lige om lidt, og så følger andre med.

600 **Morten:** Men har vi ikke også alle sammen prøvet af begynde at gå over vejen, fordi der  
601 er en der tager det første skridt. Vi satser lidt på at personen har styr på at der rent  
602 faktisk er grønt.

603 **Johan:** Hvis man er flere der lige tager et skridt ud, så gør alle det jo - det er det perfekte  
604 mord.

605 (Alle griner)

606 **Morten:** Men Anton, det er sjovt du før sagde at du ikke føler dig som en del af flokken.  
607 Vi har fundet 4 kategorier, som man kan putte trafikanter ind i. Og her er i alle samme  
608 Geparder, undtaget dig Stella, du en er en Pingvin, som følger flokken. Alle jer andre i  
609 kan godt lide at sætte andre af, og køre hurtigt.

610 **Anton:** Ja, men det handler også om hvilken cykel jeg er på, og om jeg bare skal chille  
611 eller om jeg har travlt.

612 **Morten:** Ja, så det handler lidt om hvad dit ærende er?

613 **Anton:** Nej det gør det faktisk ikke. når jeg sætter mig op på en cykel så skal jeg så  
614 hurtigt hen til det mål jeg har som muligt. Og det er lige meget om jeg har travlt eller ej.  
615 Nu skal jeg bare cykle igennem og så skal jeg bare frem.

616 **Marta:** Jeg kan godt lide at cykle og nyde turen. Altså bare tage sig god tid til at cykle og  
617 nyde hvad der er omkring en.

618 **Anton:** Ja, men nogle gange kan man også godt nyde turen hvis man cykler hurtigt.  
619 Nogen gange er det bare rart at tonse derud af.

620 **Morten:** Men prøv lige igen at forklar hvornår det er du tager herrecyklen?

621 **Anton:** øhh. Jamen det er mest når der er vådt føre. Eller hvis er lidt træt at sidde på min  
622 racercykel. Nogle gange er det rart at blive rettet op og kører stille og roligt.

623 **Alex:** Det er klart. Det giver mening. Ved i hvad venner, nu tror jeg, jeg vil smutte. Det  
624 har været hyggeligt.

625 **Morten:** Jamen det passer perfekt. I må heller ikke sige mere nu, for så kommer det til at  
626 tage alt for lang tid at transskribere. Så tak for i aften.